Darstellung

des

gesammten Eisenbahndienstes,

und zwar:

I. **Allgemeine Bahn-Verwaltung,**
(Büreau, Kontrolle, Haupt-Kasse ꝛc.),

II. **Bahn-Unterhaltung,**
(Ingenieurs, Bahnmeister, Wärter ꝛc.),

III. **Transport-Verwaltung,**
(Maschinenmeister, Werkstatts-, Wagen-, Cokes-Beamte, Einnehmer, Expedienten ꝛc.).

Nach den neuesten Quellen bearbeitet

von

Charles George.

I. II.

Allgemeine Verwaltung und Bahn-Unterhaltung.

Berlin, 1856.

Verlag von Carl Heymann.

Vorwort.

Das Eisenbahnwesen, welches in dem Preußischen Staate noch nicht zwei Decennien besteht, überkam uns gleichsam in seiner Kindheit und obwohl sich dasselbe während dieser Zeit gar sehr vervollkommnet, wird es dennoch mancher Verbesserungen bedürfen, um den Standpunkt einzunehmen, den die Ausbeutung einer so großartigen Erfindung nach allen Seiten hin beansprucht. — Hat nun das Eisenbahnwesen auch noch einen weiten Weg seiner organischen Entwickelung zurückzulegen, um seine Aufgabe, welche die größtmöglichste Schnelligkeit und Sicherheit in der Beförderung der Personen und Güter neben den allerniedrigsten Preisansätzen erstrebt, zu lösen, so läßt sich schon jetzt die Erreichung dieses Zieles mit Bestimmtheit voraussehen, wenn die Verwaltungen auf der Bahn des Fortschritts und der Verbesserungen, die sie bisher eingeschlagen haben, beharren. Daß aber jeder einzelne Eisenbahnbeamte diese Fortschritte stets auf das Genaueste beobachte und verfolge, ist nothwendig, wenn er in seinen Verrichtungen nicht unsicher sein und den Erfolg des Ganzen stören soll.

Die tüchtigen Beamten und diejenigen, die es werden wollen, werden sich daher zunächst bestreben einen vollständiben Ueberblick über den Organismus des Eisenbahnbetriebes zu erlangen, weil sie dann erst vermögen, Neuerungen und Verbesserungen richtig aufzufassen und zu benutzen.

Es bleibt dem Strebenden daher nichts übrig, als durch fleißiges Studium der vorhandenen Mittel sich zu belehren. —

Gelingt es uns, durch diesen, vom praktischen Standpunkte abgefaßten Leitfaden ein solches Mittel zu gewähren, so bietet uns das Bewußtsein, nützlich gewirkt zu haben, volle Belohnung.

Den Dienst der „Allgemeinen Verwaltung" und der „Bahn-Unterhaltung" glaube ich in der vorliegenden Schrift ziemlich erschöpfend behandelt zu haben. In einem zweiten Theile werde ich den „Dienst der Transport-Verwaltung" nachfolgen lassen, sobald sich zeigt, daß derselbe eine hinreichende Theilnahme zu gewärtigen hat.

In Rücksicht darauf, daß die Zusammenstellung der Erfordernisse so vielseitiger Dienstleistungen, welche der Eisenbahn-Betrieb verlangt, als eine schwierige Aufgabe angesehen werden darf, bitte ich den freundlichen Leser um geneigte Nachsicht. In der That habe ich keine Mühe gescheut, dem Laien ein übersichtliches Bild der besseren, jetzt in Ausübung befindlichen Verwaltungs-Systeme zu gewähren und wenn daher auch der praktische Eisenbahnbeamte manches Willkommene antreffen sollte, so wird mir das Muth verleihen, auch den Rest der Arbeit zur gütigen Aufnahme zu empfehlen.

George.

Inhalts=Verzeichniß.

Seite

Zweite Abtheilung.

Dritte Abtheilung.

Einleitung.

Wenn wir von den Beamten und von ihren Funktionen zu sprechen beabsichtigen, dann stellen sich uns zunächst die Fragen entgegen: „Was für Beamte sind beim Betriebe einer Eisenbahn nothwendig? — Wie müssen dieselben beschaffen sein? —

Als Antwort der erstern dieser Fragen ergiebt sich folgende Eintheilung der Eisenbahn-Beamten:

I. Verwaltungs-Beamte.

1. a) Büreau-Vorsteher,
   b) expedirender Secretair,
   c) Controlleur und Calculator,
   d) Registrator und Journalist,
   e) Calculatur-Assistent,
   f) Formular-Magazin-Verwalter,
   g) Canzlisten,
   h) Autograph,
   i) Billetstempler,
   k) Bote.
2. a) Haupt-Rendant,
   b) Buchhalter,
   c) Cassen-Diener.

II. Unterhaltungs-Beamte.

1. Specielle Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahn.

a) Ober-Ingenieur (mit eigenem Büreau),
b) Strecken-Ingenieur,

c) Zeichner (im technischen Büreau),
d) Ober-Bahnmeister = Ingenieur-Assistent,
e) Bahnmeister,
f) Bahnmeister-Assistent,
g) Weichensteller,
h) Bahnwärter.

2. Stations-Verwaltung.

a) Bahnhofs-Vorsteher,
b) Perrondiener,
c) Portier,
d) Nachtwächter.

3. Materialien- und Magazin-Verwaltung.

a) Materialien-Verwalter.

III. Transport-Beamte.

1. Abtheilung: Fahrdienst.

a) Betriebs-Director (mit eigenem Büreau: Secretair, Calculator, Canzlist),
b) Locomotivführer,
c) Locomotivführer-Lehrling (Heizer),
d) Zugführer,
e) Packmeister,
f) Schaffner.

2. Abtheilung: Billetdienst.

a) Einnehmer.

3. Abtheilung: Gepäckdienst.

a) Gepäck-Expedient,
b) Wiegemeister,
c) Gepäckträger.

4. Abtheilung: Güterexpedition.

a) Güter-Expedient,
b) Expeditions-Gehülfe,
c) Waage- und Bodenmeister.

5. Abtheilung: Maschinen- und Wagen-Verwaltung.

a) Maschinenmeister,
b) Cooksbrennerei-Verwalter,

c) Werkstatt-Vorsteher,
d) Werkmeister in den Werkstätten,
e) Büreaubeamte des Maschinenmeisters,
f) Ober-Wagenmeister,
g) Wagenschmierer.

Vorstehende Eintheilung stimmt, abgesehen von einigen geringen Abweichungen, mit der beim Preußischen Staats-Eisenbahnwesen eingeführten überein; wenn indeß rücksichtlich dieses Punktes überhaupt vielfache Verschiedenheiten bestehen, so kommen dieselben doch, als unwesentlich, nicht in Betracht. Bemerkt wird aber, daß wir es für nothwendig erachteten, bei den folgenden Abhandlungen zwar die oben gegebene Eintheilung für die Reihenfolge als maaßgebend zu erachten und deshalb so weit als möglich zu verfolgen, indeß innerhalb einer jeden Abtheilung rückwärts zu gehen, um dadurch sowohl mit dem Leichteren beginnen und zum Schwierigeren fortschreiten, als auch häufige Wiederholungen vermeiden zu können.

Auf die zweite der oben gestellten Fragen erwidern wir:

„Gesundheit des Geistes und des Körpers“ sind die ersten Erfordernisse eines Eisenbahnbeamten. Ueber die strengste moralische Führung in seinen früheren Verhältnissen muß sich derselbe ausweisen. Ehrlichkeit, Muth, Entschlossenheit, Wohlanständigkeit, Nüchternheit, Pünktlichkeit, Fleiß, Ordnungsliebe, Gehorsam und guter Wille. Diese Eigenschaften, welche die Verwaltungen bei Anstellung von Beamten fordern müssen, gewähren denselben diejenigen Garantieen, durch welche sie die Berechtigung erhalten, das Vertrauen des Publicums für ihre Beamten beanspruchen zu können; denn schon durch die Natur des Gegenstandes beruht das Eisenbahnwesen mehr als irgend eine andere commercielle Einrichtung auf dem Vertrauen des Publicums, auf einem Vertrauen, welches sich bis auf den geringsten der Beamten erstrecken muß.

Der Eisenbahnbeamte muß sich mit Leib und Leben hingeben, in Augenblicken der Gefahr muß er mit ebenso kühner Selbstverläugnung dem Tode in die Augen schauen, als der Krieger auf dem Schlachtfelde, das schönste Bewußtsein wird ihm ja nach dem Gelingen zum Lohne: „Du hast durch treue Pflichterfüllung mit Hintenansetzung des eigenen, das theure Leben vieler geliebten Mitbrüder mit Gottes Hilfe gerettet!“ Gewiß ein beseligendes Bewußtsein! —

Wenn es in der That nicht schwer ist, sich als Untergebener

seinen Vorgesetzten gegenuber pflichtmäßig zu betragen, indem von demselben nur Höflichkeit, Wohlanständigkeit, ein offenes wahrheitsgetreues Benehmen, unbedingter Gehorsam und guter Wille verlangt werden, so ist es doch mit dem Beamten in seinem Verhältniß als Vorgesetzter nicht so; in diesem verletzt derselbe gar oft seine Pflichten, ja! er vergißt sogar nur zu häufig, daß er als Vorgesetzter seinen Untergebenen gegenüber überhaupt Pflichten zu erfüllen hat, und doch ist es so. Gar wichtige Pflichten hat der Vorgesetzte! — Mit Ernst und Würde muß derselbe den Untergebenen entgegentreten. Strenge und Gerechtigkeit muß obwalten. Der Vorgesetzte sei streng und gerecht mit eiserner Consequenz! — Aber auch das vergesse der Vorgesetzte niemals, daß seine Untergebenen: Menschen, wie er selbst, daß sie Kinder seines Vaters, daß sie seine Brüder sind. Dessen eingedenk betrage sich überhaupt jeder Beamte seinen Vorgesetzten, seinen Collegen und endlich seinen Untergebenen gegenüber und er wird sich Achtung, Verehrung, er wird sich die Liebe Aller erwerben! Bei solcher gegenseitigen Achtung und Liebe wird der Dienst mit Leichtigkeit und mit der durchaus nothwendigen Präcision verrichtet werden! —

Die Betriebs-Beamten, als die eigentlichen Repräsentanten des Eigenthümers der Bahn (des Staats oder einer Privat-Gesellschaft) — dem Publicum gegenüber — müssen sich vorzugsweise der Höflichkeit befleißigen. Leider nur zu oft geben solche Beamten durch ihr Betragen die Meinung kund, daß das Publicum ihretwegen da sei, während doch offenbar der umgekehrte Fall Platz greift. Durch ein zwar bestimmtes aber artiges und höfliches Benehmen wird jeder Beamte den besten Vortheil ziehen, denn er zwingt dadurch Jedermann, ihn gleichfalls artig zu behandeln, und ihn zu achten, wodurch er sich mindestens eine Annehmlichkeit in seinem Dienste bereitet. —

Aber wenn selbst eine Ausnahme von der Regel stattfindet, und ein Reisender ungebührlich in seinem Betragen auftritt, vielleicht sogar Ungesetzliches verlangt, dann halte der Beamte demselben zunächst alle Persönlichkeiten gegen sich zu Gute, und verweise ihn mit der größten Ruhe auf das Betriebs-Reglement, und auf die polizeilichen Bestimmungen, suche ihn zu beruhigen und zu begütigen, nie darf der Beamte in solchen Fällen aber heftig oder gar ausartend in seinen Ausdrücken werden.

Jeder Beamte, dem Anordnungen, Commandos und dergl. bei seinen Dienstverrichtungen obliegen, bemühe sich, dieselben ohne unnützes Geschrei zu vollziehen, die Commandos lasse er möglichst kurzgefaßt, aber in bestimmten und verständlichen Worten, so laut erschallen, daß Jeder, den sie betreffen, dieselben

hören kann, vermeide dabei aber überlautes Geschrei, denn Nichts ist widriger für den Fremden, als ein buntes durcheinander Rufen und Schreien. — Sieht sich ein Beamter veranlaßt, einem Untergebenen Rügen oder Zurechtweisungen zu ertheilen, so thue derselbe, abgesehen davon, daß dies nicht mit Heftigkeit geschehen darf, dergleichen nie in Gegenwart von Fremden; denn es macht dies einen eben so schlechten Eindruck, als wenn mehrere Beamten sich in Gegenwart der Fremden zanken und streiten; dergleichen Unanständigkeiten müssen vermieden werden. —

Sobald Züge auf den Bahnhöfen stehen, wird der anständige Beamte es vermeiden, sich in den Restaurationslocalen und an den Büffets daselbst aufzuhalten. Wenn dies auf den Reisenden zunächst den Eindruck von Nachlässigkeit macht, da zu dieser Zeit wohl jeder Beamte zu thun hat, und nicht, wenn es ihm ernstlich um seinen Dienst zu thun ist, sich in diesen Localen gemächlich niederlassen und an Genüssen denken kann, so ist dies auch höchst unschicklich, da die Beamten in solchem Falle, namentlich bei beschränktem Locale und eben solcher Bedienung den Fahrgästen den Platz rauben, und die vollständige Bedienung derselben verhindern.

Nichts destoweniger hat der Fahrbeamte dieselben Bedürfnisse als der Reisende und wenn derselbe sich auch durch Mitnehmen von Lebensmitteln gegen den Hunger verwahren kann, so ist dies doch mit Getränken nicht gut möglich, — und welche Fatalitäten bringt nicht im Sommer der Durst, im Winter der Frost. Deshalb müssen solche rühmliche Anordnungen, wie dieselben zuerst von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft getroffen wurden, lobend anerkannt und zur Nachahmung angepriesen werden, so oft sich Gelegenheit hierzu darbietet.

Es sind nämlich dort (auf einer Strecke von 38 Meilen) auf 4 verschiedenen Stationen die Restaurateurs verpflichtet, den fahrenden Beamten Erfrischungen während des Haltens der Züge unentgeltlich, und zwar in einem besondern Locale, zu reichen.

Nur wer im Winter, wenn es kalt ist oder wenn Schneetreiben stattfindet, oder im Frühjahr und Herbst, wenn anhaltender Regen fällt, auf der Maschine gestanden oder auf dem Wagen gesessen hat und meilenweite Fahrten gemacht, weiß, wie der Frost sowohl als vollständige Durchnässung den Körper erstarren, er weiß aber auch, wie wohlthätig dann eine Tasse recht warmer Bouillon oder eben solchen Caffees ist, wie der ganze Körper dadurch erwärmt und von Neuem belebt wird.

Der Eisenbahnbeamte sei nüchtern — er sei nüchtern im Dienst, weil er andernfalls Gefahr läuft, viele Menschen un=

glücklich zu machen, er sei aber auch nüchtern, wenn er sich nicht im Dienste befindet, weil er sich durch eine unregelmäßige Lebensweise den Verlust des ihm so nothwendigen Vertrauens zuziehen würde. —

Es sei ferner der Eisenbahnbeamte pünktlich, er denke stets daran, daß er „Sclave der Minute“ ist.

Die übrigen dem Eisenbahnbeamten vorhin empfohlenen guten Eigenschaften müssen um so mehr bei demselben angetroffen werden, als der Betrieb einer Eisenbahn gleichsam wie ein Uhrwerk organisirt ist. Jeder Beamte muß mit dem größten Fleiße und in der besten Ordnung seine Function vollziehen, wenn nicht das ganze Werk in Stillstand gerathen soll. —

Wenn wir bisher von den Erfordernissen der Eisenbahnbeamten gesprochen haben, dann wollen wir nunmehr die Frage erörtern, welche Forderungen dieselben ihrerseits zu stellen wohl berechtigt sind. Fassen wir hierbei zunächst ins Auge, daß der Dienst beim Eisenbahnbetriebe fast durchgängig ein sehr schwerer, anstrengender ist, daß viele der Beamten in fast steter Gefahr schweben, und wenn dieselben auch allen diesen Gefahren glücklich entgehen, sie doch nach einer verhältnißmäßig kurzen Zeit ihre Gesundheit geopfert haben werden.

Mit dieser Betrachtung rufen wir allen Denen, welche über das Schicksal dieser Beamten-Classe zu entscheiden haben, das alte Wort zu:

„Ein jeder Arbeiter ist seines Lohnes werth!“

Dies rufen wir den betreffenden Machthabern um so lieber zu, als in der Regel das Loos der, sich diesem schwierigen Dienste widmenden Beamten eben nicht das glänzendste ist.

Den Grundsatz, daß bei einer Eisenbahn nur soviel Beamte angestellt werden, als dringend nothwendig, daß diese dann aber gewiß tüchtig beschäftigten Personen so zu besolden seien, daß sie mindestens nicht mit Nahrungssorgen zu kämpfen haben, stellte unseres Wissens zuerst der Freiherr Dr. von Reden auf.

Wenn nun auch der erste Theil dieses Satzes eine allgemeine Geltung erlangt hat, so wollen wir doch auf die Frage, ob dies auch mit dem zweiten Theile geschehen, hier nicht weiter eingehen, soviel wollen wir aber noch bemerken, daß man wohl nöthig habe, bei der Organisation eines Eisenbahnbetriebes, die Frage scharf ins Auge zu fassen, wie viel Beamte erforderlich sind, und daß man anfänglich lieber zu wenig als zu viel engagiren möge; von Damitz sagt in Bezug hierauf die wohl zu beherzigenden Worte: „Ueberhaupt hüte man sich vor der An„stellung zu vieler Beamten, es wird dies beim Betrieb so „nachtheilig einwirken wie beim Bau und — schlimm, wenn

„man einen Mißgriff hier zu spät erkennt und demjenigen „welcher seine Zukunft durch Fleiß und Eifer schon gesichert „glaubte, nach vielleicht jahrelanger Thätigkeit, wieder hinaus„stoßen muß, sich eine andere zu suchen, oder" „—. —. —." —

„Man muß in der That einen Unterschied machen zwischen „Beamten und Tagearbeitern; diese Letzteren werden auch ent„lassen, wenn der momentane Drang einer Arbeit bewältigt ist, „und es ist allerdings traurig, sie gehen zu sehen, wo sie fleißig „und tüchtig gewirkt haben, aber sie werden davon nicht zu „Schanden werden, und arbeiten nach 3 Tagen eben so wohl„behalten für die Commune, für ihren Gutsherrn, bei Chausseen „und dergleichen, wie kurz zuvor im Dienste der Eisenbahn. „Das Wiedererlangen einer Stelle für den Beamten ist aber „oft schwer, oft unmöglich, und wer nur einiges Gefühl hat, „wird nicht gleichgültig darüber wegsehen können."

Eine stufenweise Beförderung, im Allgemeinen nach der Anciennität, im Besondern aber nach den Fähigkeiten, ist gewiß die größte Aufmunterung für den Beamten, und nach diesem Principe müßte consequent verfahren werden, so daß selbst der Bahnwärter, vorausgesetzt, daß derselbe die nöthigen Fähigkeiten besitzt, das Bewußtsein in sich trüge, selbst noch Director werden zu können. Auch in Bezug hierauf sagt von Damitz sehr schön: „Jeder Mensch sieht nach Oben und der Gedanke in „einer untergeordneten Stellung seinen Höhepunkt im mensch„lichen Leben erstiegen zu haben, wenn man eben erst das „Mannes-Alter erreicht hat, führt wohl etwas Drückendes mit „sich; hier aber wird selbst die Stelle des Directors Keinem „unmöglich scheinen, fortwährender Eifer die Thatkraft beleben „und Glück und Ausdauer auch endlich zum Ziele führen."

Wenn wir uns oben schon für das von Reden'sche Princip aussprachen, und den ersten Theil desselben als in allgemeiner Ausführung begriffen darstellten, dann erwähnen wir nun auch den zweiten Theil, wonach man dem Eisenbahnbeamten ein angemessen hohes Gehalt für seine Dienstleistungen gewähren soll, jedenfalls aber ein solches, bei welchem derselbe standesmäßig und ohne Nahrungssorgen leben kann.

Hierbei bemerken wir zugleich, daß der Gebrauch, Gratificationen zu vertheilen, nicht unbedingt zu billigen sein dürfte; denn für die vollständige Erfüllung seiner Pflichten bekommt der Beamte sein Gehalt, mehr aber als eine vollständige Pflichterfüllung kann seinerseits nicht geschehen und wir sehen daher nicht ein, wofür Gratificationen gegeben werden. Wenn es sich zwar nicht in Abrede stellen läßt, daß dieselben zur Aufmunterung für diejenigen dienen, welche die-

selben empfangen, so muß auch zugegeben werden, daß sie bei denen, welche keine bekommen, Mißvergnügen und Neid rege machen, deshalb schlage man lieber die dafür bestimmten Summen zu den Fonds für Gehälter und dotire diese dann um so höher. Dann aber entferne man alle diejenigen, welche nicht tüchtig in ihrem Dienste sind, aus demselben, ohne Ansehen der Person, und es wird das Verbleiben im Dienste für diejenigen eine Auszeichnung sein, welche ihren Pflichten in allen Stücken bis auf das Kleinste nachkommen.

Um aber auch die Verwaltungen möglichst gegen Opfer zu schützen, würden wir vorschlagen, daß Niemand angestellt werde, der nicht vorher vor einer Prüfungs-Commission dargethan, daß er mindestens mit der nöthigen Schulbildung ausgerüstet ist, und der ferner durch ein ärztliches Gesundheits-Attest auch in dieser Beziehung seine Brauchbarkeit nachgewiesen; dann würden wir einen bestimmten Zeitraum von dem Dienstantritt ab, als Probezeit gelten lassen. Während derselben wäre natürlich von einem Contracte noch keine Rede, und der angehende Beamte würde jeden Tag eben so gut selbst zurücktreten als von der Verwaltung fortgeschickt werden können. —

Hinsichtlich der Uniformirung der Eisenbahnbeamten schließen wir uns dem wohl allgemein als richtig erkannten Grundsatz an, wonach die Uniformirung der Eisenbahnbetriebsbeamten als nothwending erachtet worden ist.

Auch bei den Preußischen Eisenbahnen ist dieser Grundsatz allgemein zur Geltung gekommen, wenngleich der §. 4. des Bahn-Polizei-Reglements, in dem nur von den B a h n - P o l i z e i - B e a m t e n die Rede ist, vorschreibt, daß diese Beamten das von der Direction zu bestimmende D i e n s t a b z e i c h e n bei der Ausübung ihres Dienstes zu tragen haben. Wie fast überall so ist auch in Frankreich das Uniformwesen bei den Eisenbahnen eingeführt und der §. 73. des franz. Eisenbahngesetzes vom 15. November 1846 schreibt vor: „Jeder Eisenbahnbedienstete hat entweder eine Uniform oder ein Abzeichen zu tragen; . . .“

Die hier angeführte Bestimmung des franz. Gesetzes ist in so fern ausgedehnter, als es ausdrücklich heißt: „J e d e r E i s e n b a h n b e d i e n s t e t e u. s. w.“ und unsere unmaßgebliche Ansicht geht ebenfalls dahin, daß jeder bei einer Eisenbahn thätige Beamte, gleich wie bei der Post im Dienste Uniform zu tragen habe. Ja selbst die Bestimmung, daß jeder uniformirte Beamte s t e t s, also auch wenn derselbe nicht im Dienste sich befindet, die Uniform tragen muß, würde mannigfache Vortheile gewähren. Für den Beamten würden durch das Tragen von einerlei Kleidung, wobei jeder Luxus selbstredend

vermieden werden muß, da die Uniform nur vorschriftsmäßig getragen werden kann, manche Ersparnisse entstehen; andererseits aber dürfte das stete Tragen der Uniformen sich auch in moralischer Beziehung als zweckmäßig herausstellen, denn im Dienstanzuge wird der Beamte mannigfach genirt sein, er wird sich überall nur anständig und seinem Stande entsprechend betragen, auch zu seinen Vergnügungen nur anständige, nicht verrufene Locale besuchen dürfen. Jemehr aber das große Publicum den Beamten in seiner Dienstkleidung als solchen erkennt, und jemehr es denselben überall nur in den anständigsten und der Moral am meisten entsprechenden Situationen erblickt, desto mehr wird die Achtung vor dem Beamtenstande gehoben.

Das Tragen von Waffen scheint uns gleichfalls beim Eisenbahnbetriebe nicht ausgedehnt genug. Bei den Preuß. Bahnen trägt nur der Bahnhofs-Inspector — auch nicht einmal überall — einen Degen, und wenngleich dieser Beamte den Bahn-Polizei-Beamten repräsentirt, so dürften den Bahnwärtern, Weichenstellern und Bahnmeistern, welche gleichfalls Bahn-Polizei-Beamte sind, Waffen viel nothwendiger sein, denn diese befinden sich Tag und Nacht auf der Strecke, oft genug — besonders Nachts — auf meilenweiten Entfernungen ganz allein, und sind nicht selten Ueberfällen ausgesetzt, wo eine gute Gegenwehr nothwendig wird; außerdem liegt aber gerade diesen Beamten die practische Ausübung der Polizei am meisten ob, die sogar häufig mit Verhaftungen verbunden ist. Diese Beamten sind der Rachsucht und der Nichtswürdigkeit des böswilligen Gesindels am meisten ausgesetzt, deshalb dürfte für den Bahnmeister ein Seitengewehr, für die Bahnwärter rc. aber ein Seitengewehr und ein einigermaßen sauber gearbeiteter Hammer mit schwarzem Stiel, wie dieselben von den Feuermännern der Berliner Feuerwehr geführt werden, zweckentsprechend sein.

In dem franz. Eisenbahngesetz heißt es loco citato: „....... die Bahnwärter, Barrièresteher und Aufseher können mit einem Säbel versehen werden."

Insofern den Wagenbeamten die Ausübung der Bahn-Polizei während der Fahrt obliegt, und insofern das Tragen einer Waffe zur Uniform das Ansehen des Beamten in den Augen desjenigen Publikums hebt, bei welchem überhaupt die Ausübung der Polizeigewalt zuweilen nothwendig wird, würden wir auch den Wagenbeamten eine Waffe geben, etwa einen, an einem Seitengehänge befindlichen Dolch, wie derselbe von den Seecadetten getragen wird; diese Waffe würde auch bei

Ausübung des Dienstes, namentlich beim Besteigen der Wagen, nicht hinderlich sein.

Einzelnen Beamten gewährt man in der Regel Dienstwohnungen; wir glauben indeß, daß auch diese Regel noch nicht ausgedehnt genug ist, denn betrachtet man die Verhältnisse genau, bedenkt man, wie pünktlich der Beamte und wie sehr früh dazu derselbe sich zum Dienste einzufinden hat, erwägt man ferner, wie weit von der Bahn entfernt oft genug die nächsten Wohnungen liegen, so wird man einsehen, wie überaus nothwendig für den größten Theil der Beamten die Dienstwohnungen sind. — Wir wünschen daher, daß bei Etablirung von Eisenbahnen hierauf Rücksicht genommen werden möchte, und erinnern daran, daß jeder Beamte für die Bequemlichkeit einer nähern Wohnung gern einen billigen Miethzins zahlen wird, so daß das dafür aufgewendete Capital seine Zinsen trägt. —

Wir wenden uns nun dem eigentlichen Zwecke unserer Arbeit zu, mit dem herzlichsten Wunsche, daß vorher Gesagtes eine allseitige Beachtung finden möchte; namentlich prüfe sich Jedermann zuvor wohl, ehe er sich dem Dienste beim Eisenbahnbetriebe widmet — Lust und Liebe dazu müssen vorhanden sein —; der Dienstsuchende darf nicht die Eisenbahn als eine Versorgungs-Anstalt betrachten, vielmehr muß wahrhafte Neigung zu diesem Berufe lediglich Ursache zur Wahl desselben sein.

Zur Auffassung eines richtigen Begriffes schließen wir daher diese einleitenden Worte mit der Bemerkung, daß, sowie die Eisenbahnen zu den großartigsten und vielseitigsten aller industriellen Unternehmungen gehören, sie die geistigen wie die materiellen Interessen der Völker befördern, mithin der Beruf eines Eisenbahn-Beamten zwar höchst schwierig, aber nicht minder ehrenvoll ist. —

Wenngleich die Zusammenstellung der Gesetze, Verordnungen &c., das Eisenbahnwesen betreffend, eine besondere Arbeit werden soll, so geben wir doch als Anfang derselben überhaupt, das Betriebs-Reglement — und zwar das bei den Staatsbahnen gültige —, weil dasselbe die Basis des Organismus des Betriebes und weil es zu kennen allen Beamten gleich nothwendig ist.

Das Betriebs-Reglement kann gleichzeitig als ein Vertrag über die Bedingungen der Benutzung mit dem die Eisenbahn benutzenden Publicum angesehen werden, welchen das Letztere eben durch die Benutzung stillschweigend genehmigt.

Betriebs = Reglement

für die

Staats=Eisenbahnen und die unter der Verwaltung des Staats stehenden Eisenbahnen.

I. Allgemeine Bestimmungen.

§. 1. Für den Betrieb auf den Staats=Eisenbahnen und den in der Verwaltung des Staats befindlichen Eisenbahnen sind die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen, so wie das Bahn=Polizei= und dieses Betriebs=Reglement maaßgebend.

§. 2. Das Betriebs=Reglement regelt das rechtliche Verhältniß der Eisenbahn=Verwaltung denjenigen gegenüber, welche sich der im §. 1. gedachten Eisenbahnen bedienen.

§. 3. Für die verschiedenen Dienstverrichtungen sind besondere Beamte bestellt. Sie sind zu einem bescheidenen und höflichen, aber entschiedenen Benehmen gegen das Publicum angewiesen und haben sich innerhalb der ihnen angewiesenen Dienstgrenzen gefällig zu bezeigen.

Die Beamten haben die ordnungsmäßigen Dienstleistungen unentgeltlich zu verrichten; es ist ihnen streng untersagt, für Dienstverrichtungen vom Publicum irgend eine Vergütung anzunehmen.

Den Angestellten ist das Rauchen während des dienstlichen Verkehrs mit dem Publicum verboten.

§. 4. Den Anordnungen der zuständigen Beamten ist das Publicum Folge zu leisten verbunden.

§. 5. Streitigkeiten zwischen dem Publicum und den Beamten entscheidet auf den Stationen der Stations=Vorsteher, während der Fahrt der Zugführer.

§. 6. Beschwerden können bei den Dienst=Vorgesetzten mündlich oder schriftlich angebracht werden. Sie können auch in das, auf jeder Station befindliche Beschwerdebuch eingetragen werden.

Die Verwaltung wird auf alle Beschwerden antworten, welche unter Angabe des Namens und des Wohnorts des Beschwerdeführenden erfolgen. Beschwerden über einen Angestellten müssen dessen thunlichst genaue Bezeichnung nach dem Namen, der Nummer oder einem Uniform=Merkmale enthalten.

§. 7. Das Betreten der Bahnhöfe und der Bahn außerhalb der bestimmungsmäßig dem Publicum für immer oder zeitweilig geöffneten Räume ist Jedermann mit Ausnahme der

dazu durch besondere Vorschriften befugten Personen untersagt. Die Eisenbahn-Directionen sind jedoch ermächtigt, Erlaubnißkarten zum Betreten der Bahn und der Bahn-Anlagen auszugeben. Die dafür zu entrichtende Gebühr fließt der Beamten-Unterstützungs-Kasse zu. Wo diese Karten käuflich zu haben sind, kann auf den Stationen erfragt werden.

§. 8. Zur Beförderung von Personen, Thieren und Sachen ist die Verwaltung nur in so weit verpflichtet, als nicht außergewöhnliche Hindernisse oder höhere Gewalt entgegenstehen und die vorhandenen Transportmittel ausreichen.

Nicht-Preußische Zahlungsmittel werden nur in so weit angenommen, als sie in einem besondern Anschlage an dem betreffenden Kassen-Lokale als zuläßig bezeichnet werden. Den Cours, wozu die Kasse sie nehmen muß, bestimmt dieser Anschlag.

II. Besondere Bestimmungen.

A. Beförderung von Personen.

§. 9. Die Personen-Beförderung findet nach Maaßgabe der öffentlich bekannt gemachten und auf allen Stationen ausgehängten Fahrpläne statt.

Extrafahrten werden nur von den Directionen angeordnet

§. 10. Für den Abgang der Züge sind die auf den Bahnhöfen befindlichen Stationsuhren maaßgebend. Die Fahrpreise bestimmt der auf allen Stationen ausgehängte Tarif.

§. 11. Der Verkauf der Fahrbillets kann nur innerhalb der letzten Stunde vor Abgang desjenigen Zuges, mit dem der Reisende befördert sein will, und wenn zwischen zwei nach derselben Richtung abgehenden Zügen eine noch kürzere Zwischenzeit liegt, nur in dieser Frist verlangt werden. Diejenigen, welche bis 5 Minuten vor Abgang des Zuges noch kein Billet gelöst, haben mit Rücksicht darauf, daß zur Sicherstellung des pünktlichen Abgangs der Züge es nothwendig ist, die Billet-Verkaufslokale eine bestimmte Zeit vorher zu schließen, auf Verabfolgung eines Billets keinen Anspruch.

Die Fahrbillets geben Anspruch auf die entsprechende Wagenklasse, so weit in dieser Plätze vorhanden sind. Reichen die vorhandenen Plätze der betreffenden Klasse nicht aus, so können die Billets gegen Erstattung des dafür gezahlten Betrages zurückgegeben oder gegen Billets anderer Klassen, in welcher noch Plätze vorhanden, unter Ausgleichung des Preisunterschiedes umgetauscht werden.

§. 12. Das Fahrbillet wird die Station bezeichnen, von

und bis zu welcher die Fahrt verlangt worden; ferner das Fahrgeld für die Wagenklasse, welche der Reisende benutzen will, endlich die Zeit, für welche das Billet gilt. Fahrbillets, welche ohne Beschränkung auf einen bestimmten Zug Gültigkeit haben, werden ausschließlich für diejenigen Reiserouten ausgegeben, wofür dieses besonders festgestellt wird. Als Regel gilt, daß jedes Fahrbillet nur für einen im Voraus festbestimmten Zug gültig ist, jedoch wird den Inhabern dieser Billets es gestattet, während der Fahrt auf einer Zwischenstation auszusteigen, um mit einem oder dem andern am nämlichen oder am nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungs-Station abgehenden Zuge dahin weiter zu fahren. Solche Reisende haben auf der betreffenden Zwischenstation dem Stations-Vorsteher ihr Billet vorzulegen, welcher dasselbe mit dem Vermerke der Gültigkeit für einen der zu keinem höheren Tarifsatze fahrenden Züge des nämlichen oder nächstfolgenden Tages versehen wird. Das Gepäck des Reisenden geht indeß mit dem Zuge, für welchen es angenommen ist, weiter.

Die Zeit oder der Zug, wofür jedes Fahrbillet gültig, ist durch Abstempelung darauf ausgedrückt, so daß jeder Käufer sofort zu prüfen im Stande ist, ob das Billet auf die von ihm beabsichtigte Fahrt lautet.

§. 13. Ein Umtausch gelöster Fahrbillets gegen Billets h ö h e r e r Klassen ist den Passagieren v o r A n t r i t t d e r F a h r t, also auf der e r s t e n Zugangs-Station bis zum z w e i t e n G l o c k e n z e i c h e n, gegen Nachzahlung der P r e i s-D i f f e r e n z unverwehrt, so weit noch Plätze in den höheren Klassen vorhanden sind. U n t e r w e g s auf Z w i s c h e n s t a t i o n e n kann ein solches Uebergehen auf Plätze der nächst höheren Klasse nur durch den Zukauf eines Billets der n ä c h s t n i e d r i g e r e n Klasse für die betreffende Weiterfahrt stattfinden. Passagiere der l e t z t e n Wagenklasse kaufen in diesem Falle ein z w e i t e s Billet der letzten Klasse für die betreffende Weiterfahrt hinzu. Der Umtausch eines schon gelösten Billets h ö h e r e r Klasse gegen ein solches n i e d r i g e r e r Klasse ist n i e m a l s zuläßig.

§. 14. Einzelne bestimmte Plätze werden nicht verkauft und können im Voraus nicht belegt werden.

Die Schaffner sind berechtigt und auf Verlangen der Passagiere verpflichtet, denselben ihre Plätze anzuweisen. Allein reisende Damen sollen auf Verlangen möglichst nur mit Damen in ein Coupee zusammengesetzt werden.

Auf den Anfangs-Stationen ist die Bestellung ganzer Coupees erster und zweiter Klasse gegen Lösung eines Scheins und so vieler Fahrbillets, als das Coupee Plätze enthält, zu-

lässig. Den Inhabern ganzer Coupees ist gestattet, ein oder zwei Kinder unter zehn Jahren in denselben unentgeltlich mitfahren zu lassen.

Auf Zwischenstationen können ganze Coupees nur dann gewährt werden, wenn der Raum in dem mit dem Zuge ankommenden Wagen es gestattet.

Die Verabfolgung von Scheinen für ganze Coupees kann innerhalb der letzten halben Stunde vor Abgang des Zuges nicht mehr verlangt werden.

§. 15 Kranke, welche mit epileptischen oder Gemüths-Leiden, mit ansteckenden oder Ekel erregenden Uebeln behaftet sind, und Personen, welche durch die Beschaffenheit ihres Anzugs in der Wagenklasse, womit sie fahren wollen, Anstoß erregen, dürfen nur dann zur Mitfahrt zugelassen werden, wenn ein besonderes Coupee für sie gelöst wird. Etwa bezahltes Fahrgeld wird ihnen zurückgegeben, wenn ihnen die Mitreise nicht gestattet wird. Wird erst unterwegs wahrgenommen, daß ein Reisender zu den vorstehend bezeichneten Personen gehört, so muß er an der nächsten Station, sofern kein besonderes Coupee gelöst, und für ihn bereit gestellt werden kann, von der Weiterbeförderung ausgeschlossen werden. Das Fahrgeld wird ihm für die nicht durchfahrene Strecke ersetzt. Die Auslagen für Gepäck-Ueberfracht werden dagegen nicht erstattet, die betreffenden Personen haben vielmehr keinen Anspruch darauf, daß ihnen das Gepäck anderswo, als auf der Station, wohin es expedirt worden, wieder zurückgewährt wird.

Für den Fall, daß ein solcher Reisender ein besonderes Coupee löst, kann er darin so viel Begleiter mitnehmen, daß das Coupee voll besetzt wird (cf. §. 14.).

§. 16. Die Wartesäle, die Billet- und Gepäckexpeditionen werden spätestens eine Stunde vor Abgang eines jeden Zuges geöffnet.

Das vom Reisenden gelöste Billet ist auf Verlangen bei dem Eintritt in den Wartesaal dem Thürsteher, beim Einsteigen in den Wagen dem Schaffner zur Prüfung der Richtigkeit vorzuzeigen.

Während der Fahrt muß der Reisende das Billet bis zur Abnahme desselben durch die Schaffner bei sich behalten. Derjenige Reisende, welcher in einen Personenwagen einsteigt, und gleich beim Einsteigen unaufgefordert dem Schaffner oder Zugführer meldet, daß er wegen Verspätung kein Billet mehr habe lösen können, hat, wenn er überhaupt noch zur Mitfahrt zugelassen wird, worauf er keinen Anspruch hat, einen um 10 Sgr. erhöhten Fahrpreis zu zahlen. In allen anderen Fällen, wo

ein Reisender ohne gültiges Fahrbillet getroffen wird, hat er für die ganze von ihm zurückgelegte Strecke einschließlich der Station, in der er betroffen worden, das Doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises zu entrichten. Beträgt der doppelte Fahrpreis für die zurückgelegte Strecke weniger als 2 Rthlr., so ist dieser Betrag einzufordern. Wird die sofortige Zahlung dieser Taxe geweigert, so kann der Defraudant ausgesetzt werden. Ist nach den Umständen anzunehmen, daß eine betrügerische Absicht nicht vorgewaltet hat, so kann auf den Antrag des Betheiligten der jedenfalls sofort baar zu erlegende doppelte Fahrpreis bis zur Hälfte erstattet werden. Die Bestimmung hierüber steht jedoch nur der Direction zu.

§. 17. Auf den Anfangs-Stationen wird eine Viertelstunde vor Abgang des Zuges zum ersten Male geläutet. Frühestens 5 Minuten vor Abgang des Zuges wird sodann zum zweiten Male geläutet und durch zwei unterschiedene Schläge auf die Glocke ein Zeichen gegeben, auf welches das Einsteigen in die Wagen erfolgen muß.

Zur Abfahrtszeit werden nach vorgängigem kurzen Läuten drei einzelne Schläge auf die Glocke gegeben, worauf die Fahrbeamten sofort die Thüren der Wagen zu schließen haben. Der Zugführer hat dem Locomotivführer ein Zeichen zu geben, worauf der Zug sich in Bewegung setzt.

§. 18. Nachdem das Abfahrtszeichen durch die Dampfpfeife der Locomotive gegeben, kann Niemand mehr zur Mitreise zugelassen werden.

Jeder Versuch zum Einsteigen, und jede Hülfeleistung dazu, nachdem die Wagen in Bewegung gesetzt sind, ist verboten.

Dem Reisenden, welcher die Abfahrtszeit versäumt hat, steht weder ein Anspruch auf Rückerstattung des Fahrgeldes, noch auf irgend eine andere Entschädigung zu.

§. 19. Bei Ankunft auf einer Station öffnen die Wagen-Beamten, sobald der Wagenzug still steht, nach der zum Aussteigen bestimmten Seite die Thüren derjenigen Wagen, welche für die bis zu dieser Station Reisenden bestimmt sind.

Die Thüren der übrigen Wagen werden nur auf Verlangen geöffnet.

Auf allen Zwischenstationen wird zum ersten Male eine Viertelstunde vor der Ankunftzeit des Zuges geläutet.

Das zweite Leuten findet statt, wenn eingestiegen werden soll, und endet mit zwei unterschiedenen Schlägen auf die Glocke.

Das Zeichen zum Schließen der Wagenthüren wird nach vorherigem kurzen Läuten mit drei Glockenschlägen gegeben.

Wegen Schließung der Wagenthüren u. s. w. wird sodann, wie im §. 17. bestimmt ist, verfahren, und es gelten auch für die Zwischenstationen die Bestimmungen des §. 18.

Wer auf den Zwischenstationen seinen Platz verläßt, ohne denselben zu belegen, muß sich, wenn derselbe inzwischen anderweitig besetzt ist, mit einem anderen Platze begnügen.

§. 20. An den Anhaltestellen steigen nur diejenigen Reisenden aus, welche nicht weiter mitfahren. Die Uebrigen dürfen in der Regel den Wagen nicht verlassen, und verlieren jedenfalls das Recht, weiter zu fahren, wenn sie vor dem Zeichen des Zugführers zur Abfahrt ihre Plätze noch nicht eingenommen haben.

§. 21. Sollte wegen eingetretener Hindernisse außerhalb einer Station längere Zeit angehalten werden müssen, so wird den Reisenden dadurch, daß die Schaffner die Thüren öffnen, das Aussteigen gestattet. Das Zeichen zur Weiterfahrt wird alsdann durch ein dreimaliges Ertönen der Dampfpfeife gegeben. Wer beim dritten Ertönen der Dampfpfeife noch nicht wieder eingestiegen ist, geht des Anspruchs auf die Mitreise verlustig.

§. 22. Während der Fahrt darf sich Niemand seitwärts aus dem Wagen biegen, gegen die Thüren anlehnen, oder auf die Sitze treten.

Die Reisenden dürfen zum Ein- und Aussteigen die Wagenthüren nicht selbst öffnen; sie müssen vielmehr das Oeffnen den Wagenbeamten überlassen, und dürfen nicht ein- und aussteigen, wenn nicht der Zug völlig still steht.

Die Eisenbahn-Directionen sind befugt, für Beschmutzen des Innern der Wagen, Zertrümmern von Fenstern, Zerreißen von Gardinen u. s. w. eine Entschädigungstaxe festzustellen und die darin festgesetzten Beträge vorkommenden Falls durch die Fahrbeamten von den Schuldigen sofort einziehen zu lassen.

§. 23. Wenn ein Reisender während der Eisenbahnfahrt durch diese eine körperliche Beschädigung erleidet, welche weder eigner Schuld, noch der Schuld eines Mitreisenden zur Last fällt, so leistet die Verwaltung ihm Ersatz für die entstandenen Kurkosten. Eine weitere Entschädigungs-Verbindlichkeit liegt der Verwaltung nicht ob. Auch wird kein Ersatz gewährt für verspätete Ankunft und Abfahrt der Züge. Eine ausgefallene oder unterbrochene Fahrt berechtigt nur zur Rückforderung des für die nicht durchfahrene Strecke bezahlten Fahrgeldes.

§. 24. Hunde und andere Thiere dürfen in den Personenwagen nicht mitgeführt werden.

Das Tabackrauchen darf nur in denjenigen Coupees stattfinden, welche von Außen als Rauch-Coupees bezeichnet sind.

In jedem Zuge müssen Coupees erster und zweiter Klasse für Nichtraucher vorhanden sein; auch sollen auf Verlangen den Reisenden dieser Wagenklassen stets derartige Coupees angewiesen werden. Die Tabackspfeifen müssen mit Deckeln versehen sein.

Feuergefährliche Gegenstände, so wie alles Gepäck, welches Flüssigkeiten und andere Gegenstände enthält, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, insbesondere geladene Gewehre, Schießpulver, leicht entzündbare chemische Präparate und andere Sachen gleicher Eigenschaft dürfen weder als Reisegepäck aufgeliefert, noch in den Personenwagen mitgenommen werden. Die Eisenbahnbeamten sind berechtigt, sich in dieser Beziehung die nöthige Ueberzeugung zu verschaffen.

Der Zuwiderhandelnde haftet für allen aus der Uebertretung des obigen Verbots an dem fremden Gepäck oder sonst entstehenden Schaden; jedenfalls verfällt derselbe in die durch die Bahn-Polizei-Ordnung bestimmte Strafe.

Der Lauf eines mitgeführten Gewehrs muß nach oben gehalten werden.

§. 25. Wer die vorgeschriebene Ordnung nicht beobachtet, sich den Anordnungen der Bahn-Polizei-Beamten nicht fügt, oder sich unanständig benimmt, wird ohne Anspruch auf den Ersatz des bezahlten Fahrgeldes von der Mit- oder Weiterreise ausgeschlossen. Namentlich dürfen trunkene Personen zum Mitfahren und Aufenthalte in den Wartesälen nicht zugelassen, und müssen ausgewiesen werden, wenn sie unbemerkt dazu gelangten. Erfolgt die Ausweisung unterwegs, oder werden die betreffenden Personen zurückgewiesen, nachdem sie ihr Gepäck der Expedition bereits übergeben, so haben sie keinen Anspruch darauf, daß ihnen dasselbe anderswo, als auf der Station, wohin es expedirt worden, wieder verabfolgt wird.

B. Beförderung des Reisegepäcks.

§. 26. Unter Reisegepäck wird verstanden, was der Reisende zu seinem und seiner Angehörigen Reisebedürfnisse mit sich führt, namentlich Koffer, Mantel- und Reisesäcke, Hutschachteln, kleine Kisten und dergleichen.

Kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen und sonstige Gegenstände, von denen das einzelne Collo mehr als 100 Pfund wiegt, unverpackte Sachen, Blumen u. s. w. werden in der Regel als Reisegepäck nicht angenommen, sind vielmehr als Frachtgut anzumelden und zu behandeln.

Traglasten in Körben, Säcken, Kiepen u. s. w. werden nur rücksichtlich des Freigewichts und der Erhebung der Gepäckfracht für das Uebergewicht als Reisegepäck behandelt. Ge-

währ wird dafür nicht geleistet, ausgenommen wenn diese Gegenstände erweislich durch die Schuld der Bahnverwaltung, beziehungsweise der Beamten derselben vernichtet oder beschädigt werden, in welchem Falle dieselben auch hinsichtlich des Schaden-Ersatzes dem Reisegepäck gleich geachtet werden.

§. 27. Jeder Reisende hat an Reisegepäck für sich 50 Pfund frei. Das Zusammenpacken des Reisegepäcks für mehrere Reisende in ein Collo begründet keinen Anspruch auf mehr als 50 Pfund Freigewicht für das Collo. Jedoch soll das Zusammenrechnen des Freigewichts für das Gepäck mehrerer Personen, welche nach der persönlichen Ueberzeugung des Gepäck-Expedienten in dem Verhältniß von Mann, Frau, Kinder und Geschwister zu einander stehen, zugelassen werden.

Wer ein besonderes Coupee nimmt, hat so viel mal 50 Pfund Gepäck frei, als das Coupee Personenplätze hat. In den Fällen, worin zwei Kinder unter 10 Jahren auf Ein Fahrbillet zugelassen werden, haben dieselben nur zusammen auf 50 Pfund Freigepäck Anspruch.

In dem direkten Personen- und Gepäck-Verkehr mit ausländischen Eisenbahnen finden vorstehende Bestimmungen hinsichtlich des Freigewichts nur insoweit Anwendung, als in den desfallsigen Vereinbarungen mit den betreffenden ausländischen Verwaltungen keine abweichenden Bestimmungen getroffen sind.

§. 28. Jedes Stück des Reisegepäcks muß sicher und wohl verpackt sein. Ist dieses nicht der Fall, so kann das Gepäck zurückgewiesen werden.

§. 29. Die Mitnahme des Gepäcks, welches nicht spätestens 10 Minuten vor Abgang des Zuges unter Vorzeigung des Fahrbillets zur Bezeichnung mit dem Gepäckstempel in die Gepäck-Expedition eingeliefert ist, kann nicht zugesichert werden. Etwaige Ueberfracht muß sofort bei Vermeidung des Nachtheils, daß die Beförderung unterbleibt, berichtigt werden.

Ausnahmsweise kann in dringenden Fällen Gepäck auch unexpedirt, jedoch nur stets auf Gefahr des Reisenden, mitgenommen werden, um alsdann auf der Bestimmungs-Station nachgewogen und durch nachträgliche Expedirung tarifirt zu werden.

§. 30. Kleine, leicht tragbare Gegenstände können, wenn die Mitreisenden dadurch nicht belästigt werden, von Reisenden unter den Wagensitzen mitgeführt werden.

Für die in die Personenwagen mitgenommenen Gegenstände werden keine Gepäckscheine ausgegeben; sie sind von den Reisenden selbst zu beaufsichtigen, und es wird dafür keine Gewähr geleistet.

§. 31. Gegen Einlieferung des Gepäcks erhält der Reisende einen Gepäckschein.

Das Gepäck wird nur gegen Zurückgabe des Scheins, welche die Bahn-Verwaltung von jedem weiteren Anspruche befreit, ausgeliefert.

Der Inhaber des Gepäckscheins, dessen Legitimation die Verwaltung zu prüfen nicht verpflichtet ist, kann, falls er nach Ankunft am Bestimmungsorte die sofortige Auslieferung des Gepäcks nicht erwarten will, dasselbe innerhalb 24 Stunden nach der Ankunft in bestimmten Expeditionsstunden gegen Rückgabe des Scheins in der Gepäck-Expedition abfordern oder abfordern lassen. Wird das Gepäck innerhalb 24 Stunden nicht abgeholt, so ist vom Ablauf der 24sten Stunde an für jedes Stück täglich 2½ Sgr. Lagergeld zu entrichten, wobei jeder Bruchtheil des Tages für einen vollen Tag gilt.

In Ermangelung des Gepäckscheins ist die Verwaltung zur Aushändigung des Gepäcks nur nach vollständigem Nachweis der Empfangsberechtigung gegen Ausstellung eines Reverses und nach Umständen gegen Caution verpflichtet.

§. 32. Die Verwaltung haftet von dem Zeitpunkte der Ausstellung und Aushändigung des Gepäckscheins ab für die richtige und unbeschädigte Ablieferung der Gepäckstücke nach folgenden Grundsätzen:

a) für ein Gepäckstück, welches verloren, ganz vernichtet oder beschädigt ist, wird eine Entschädigung von einem Thaler für jedes Pfund des Gewichts geleistet.

   Eine höhere Entschädigung als Einen Thaler pro Pfund wird nur dann gewährt, wenn ein höherer Werth vorher versichert ist. Die Versicherung kann nur in der Weise geschehen, daß bei der Gepäck-Expedition gegen Zahlung einer in den Tarifen bestimmten Prämie ein besonderer Gepäck-Garantie-Schein gelöst wird. Die Anmeldung und Einlieferung des Gepäcks Behufs der Versicherung muß innerhalb der ersten 30 Minuten der letzten Stunde vor Abgang des Zuges geschehen. Nach Ablauf dieser Frist findet ein Anspruch auf Zulassung zu der Versicherung nicht Statt.

b) Für Beschädigungen wird nur dann Entschädigung gewährt, wenn solche an dem Gepäckstücke bei der Rückgabe äußerlich erkennbar sind. Die zu vergütigende Beschädigung des Inhalts muß mit der äußeren Verletzung in ersichtlichem Zusammenhang stehen. In diesem Falle wird der wirklich erlittene Schaden vergütet, jedoch niemals mehr, als der versicherte Werth, und, wenn keine Ver-

sicherung stattgefunden, ein Thaler für das Pfund nach Abzug des Gewichts des unversehrten Inhalts des Gepäckstückes, vergütet.

c) Die Verwaltung ist von jeder Verantwortlichkeit für das Reise-Gepäck frei, wenn es nicht innerhalb der ersten 24 Stunden nach der Ankunft auf der Bestimmungs-Station abgefordert wird. Außerdem ist die Verantwortlichkeit der Verwaltung lediglich auf solche Verluste und Beschädigungen beschränkt, welche bei der Rückgewähr des Gepäcks sofort angemeldet werden, auch nicht herbeigeführt sind entweder durch die eigene Fahrlässigkeit des Reisenden oder durch die unabwendbaren Folgen eines Natur-Ereignisses, oder durch einen Zufall, wohin jedoch nicht gerechnet werden sollen Raub und Diebstahl, ohne Selbst-Entzündung des betreffenden Gepäckstückes entstandener Brand, so wie alle diejenigen Feder- und Achsbrüche und sonstige den ganzen Zug betreffende Unfälle, deren Entstehung ohne jegliches Versehen der Verwaltung, beziehungsweise ihrer Beamten nicht nachgewiesen werden kann.

Für die Gepäckstücke, welche durch Lösung eines Garantiescheins versichert worden sind, haftet die Verwaltung auch für den Verlust und die Beschädigung, welche durch Zufall oder durch die unabwendbaren Folgen eines Natur-Ereignisses stattfinden.

Ist nach der Bestimmung des Reisenden das Gepäck an eine benachbarte Eisenbahn-Verwaltung abzuliefern, so erlischt die Haftung mit dem Zeitpunkte der Ablieferung an jene Verwaltung.

§. 33. Jeder Reisende kann verlangen, daß für die bei Ankunft am Bestimmungsorte sich nicht vorfindenden Gepäckstücke, auch wenn sie blos durch ein Versehen der Verwaltung in der Beförderung zurückgeblieben sind, ihm die im §. 32. bestimmte Vergütung sofort gezahlt wird. Außerdem steht dem Reisenden frei, sich das Gepäckstück, falls es sich später wieder finden möchte, gegen Rückerstattung des erhaltenen Schadenersatzes kostenfrei nachliefern zu lassen. Im Falle eines solchen Vorbehalts ist ihm eine Bescheinigung über die Anmeldung von der betreffenden Gepäck-Expedition auszustellen.

§. 34. Wo zur Bequemlichkeit der Reisenden auf einzelnen Stationen vereidete Gepäckträger angestellt worden, sind dieselben durch ein Brustschild und eine mit einer Nummer und dem Namen der betreffenden Eisenbahn versehene Dienstmütze kenntlich.

Die Gepäckträger haben alle diejenigen Aufträge auszu-

richten, welche die Reisenden ihnen hinsichtlich der Fortschaffung des Reisegepäcks von oder zur Eisenbahn ertheilen.

Die Gepäckträger sind zu größerer Sicherung der Reisenden hinsichtlich der ihnen von den Letzteren zu übertragenden Dienstleistungen unter dienstliche Aufsicht gestellt und mit einer gedruckten Dienst-Anweisung versehen, welche sie, so wie die gedruckte Gebührentaxe in ihrem Dienst bei sich führen und auf Verlangen vorzeigen müssen.

Für den Transport des Gepäcks aus dem Packwagen in das Steuer-Revisions-Lokal und zurück hat der Reisende an die Gepäckträger oder sonstigen Dienstleistenden keine Vergütung zu leisten, indem dieser Transport für Rechnung der Verwaltung stattfindet.

§. 35. In den Wagen oder im örtlichen Bezirke der Bahn-Verwaltung zurückgelassene Gegenstände können nach beendigter Fahrt innerhalb 8 Tagen bei dem betreffenden Stations-Vorsteher, dem sie von den Beamten abgeliefert werden müssen, erfragt und wenn sie sich gefunden haben, von den Eigenthümern gegen genügenden Ausweis in Empfang genommen werden. Später ist bei der betreffenden Eisenbahn-Direction Nachfrage zu halten.

Wegen aller nach Ablauf von 3 Monaten nicht nachgefragten und nicht zur Wiederablieferung gelangten, zurückgelassenen Gegenstände wird das vorschriftsmäßige, wegen gefundener Sachen einzuschlagende Verfahren eingeleitet werden.

C. Beförderung von Leichen.

§. 36. Die Beförderung einer Leiche wird nur verdeckt in einem besonders dazu gemietheten Güterwagen zugelassen. Der Fahrpreis für den Wagen ist der für Equipagen erster Klasse. Die Leiche muß in einem luftdicht verschlossenen Kasten sich befinden. Es wird vorausgesetzt, daß die zur Beförderung erforderliche polizeiliche Erlaubniß nachgewiesen ist.

In dieser Beziehung sollen die für die aus dem Auslande in und durch das Inland zu führenden Leichen die auswärts ausgestellten Leichenpässe im Inlande genügen, sofern die Regierung des diese Pässe ausstellenden Landes auch die diesseits ausgestellten Leichenpässe für die in Rede stehenden Transporte als genügend annimmt.

D. Equipagen-Beförderung.

§. 37. Equipagen werden nur auf den dazu bestimmten Stationen nach dem dafür aufgestellten Tarif befördert. Die Kosten des Auf- und Abladens sind in dem Tarifsatze mit enthalten.

Auf den Haupt-Stationen genügt es, wenn die Equipage spätestens eine Stunde vor dem Abgange desjenigen Zuges, mit welchem die Beförderung gewünscht wird, unter Vorzeigung des in der Expedition zu lösenden Equipage-Billets abgeliefert wird. Auf den Zwischen-Stationen kann dagegen auf eine sichere Beförderung derselben mit dem vom Versender gewünschten Zuge nur dann gerechnet werden, wenn sie 24 Stunden vorher angemeldet wird.

Wenn eine Equipage ohne Begleiter versendet werden soll, gelangt sie gegen Abgabe des gewöhnlichen Frachtbriefes bei der Güter-Expedition zur Beförderung. Der Fahrpreis ist in beiden Fällen derselbe.

§. 38. Nach Ankunft auf der Bestimmungs-Station wird gegen Rückgabe des Billets an den Expedienten die Equipage ausgeliefert, und muß spätestens innerhalb fünf Stunden abgeholt werden, wenn die Ankunft bis Abends 6 Uhr erfolgt. Trifft dagegen der Zug auf der Bestimmungs-Station erst später ein, so läuft die Frist erst von Morgens 6 Uhr an. Für jede Stunde längeren Verweilens ist ein Standgeld von 5 Sgr. zu entrichten.

§. 39. Die Eisenbahn-Verwaltung haftet für die beförderten Equipagen, es sei denn, daß der Verlust oder die Beschädigung derselben durch eigene Fahrlässigkeit des Entschädigungs-Berechtigten oder durch die unabwendbaren Folgen eines Natur-Ereignisses, oder durch Zufall herbeigeführt ist, wohin jedoch nicht gerechnet werden sollen Raub und Diebstahl, Brandunglück, und alle diejenigen Feder- und Achsbrüche und sonstige den Bahnzug treffende Unfälle, von denen nicht nachzuweisen ist, daß sie ohne Verschulden der Verwaltung oder ihrer Beamten entstanden sind. Den Werth der Equipage oder den durch deren Beschädigung herbeigeführten Schaden, so wie daß die Beschädigung nach Uebergabe der Equipage an die Bahn-Verwaltung stattgefunden, muß der Entschädigungs-Berechtigte nachweisen. Ein Ersatz von mehr als 300 Thalern wird indeß nicht geleistet, es sei denn, daß durch Lösung eines Versicherungs-Scheins ein höherer Werth versichert worden.

Die Verantwortlichkeit der Verwaltung hört, wenn die Equipage mit einem Frachtbrief versendet worden, fünf Stunden nach Benachrichtigung des Adressaten, und in allen andern Fällen mit Ablauf von fünf Stunden nach Ankunft des Zuges an dem innerhalb des Betriebes der Verwaltung belegenen Bestimmungsorte auf. Von dieser Zeit ab bleibt die Equipage nur auf Gefahr des Eigenthümers auf dem Bahnhofe stehen.

In den Fällen, wo eine Equipage durch Lösung eines Ga-

rantie-Scheines versichert wird, haftet die Bahn-Verwaltung bis zum Betrage der versicherten Summe auch für die Verluste und Beschädigungen, welche durch die unabwendbaren Folgen eines Natur-Ereignisses oder sonst durch Zufall herbeigeführt werden.

Den Inhabern der Equipagen steht es frei, Bagage und Reisegepäck in den Equipagen zu belassen. Die Verwaltung wird ihre Beamten anweisen, auf diese Sachen mit Acht zu haben, übernimmt jedoch für Verluste und Beschädigung derselben keine Vertretung.

§. 40. Es ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der betreffenden Stations-Vorsteher und nach Lösung eines Fahrbillets erster Wagenklasse den Reisenden gestattet, während der Fahrt in einer Equipage sitzen zu bleiben.

E. Beförderung von Thieren.

§. 41. Der Absender oder Empfänger muß das Ein- und Ausladen der Hunde, Pferde und des sonstigen Viehes in die Wagen und aus denselben, so wie die zur Befestigung der Thiere erforderlichen Mittel und das Anbinden selbst besorgen oder besorgen lassen, sich auch von der sichern Anlegung der Thiere selbst überzeugen. Kranke Thiere und solche, welche aus Orten kommen, wo eine Viehseuche herrscht, werden zur Beförderung nicht angenommen. Zum Transport wilder Thiere ist die Verwaltung nicht verpflichtet.

§. 42. Für die zur Beförderung übernommenen Thiere wird von der Verwaltung nur dann Ersatz geleistet, wenn der Verlust oder die Beschädigung derselben Folge eines den Bahnzuge treffenden, nach den Grundsätzen für die Gepäck-Vergütung (§. 32.) nicht als Zufall anzusehenden Unfalls, oder ohne eigenes Verschulden des Absenders und seines den Thieren beigegebenen Begleiters durch Raub, Diebstahl und Feuer herbeigeführt ist. In allen sonstigen Fällen leistet die Verwaltung für die Thiere keinen Ersatz, es mag deren Verlust oder Beschädigung durch Entspringen, Fallen, Stoßen oder aus sonstigen Ursachen entstanden sein.

Das Maximum des Schadenersatzes besteht in:

150	Rthlr.	für	ein Pferd,
70	=	=	einen Mastochsen,
50	=	=	ein Haupt-Rindvieh,
6	=	=	ein Kalb,
8	=	=	ein mageres Schwein,
2	=	=	ein Ferkel,
4	=	=	ein Schaf oder einen Schafbock,

2 Rthlr. für einen Hund,
10 „ „ den Centner sonstiger Thiere.

Uebersteigen diese Maximalsätze den wirklichen Werth, so wird nur dieser vergütet.

Mehr als die Maximalsätze braucht die Verwaltung niemals an Schadenersatz zu gewähren, es sei denn, daß bei derselben ein höherer Werth versichert worden. Die Versicherung kann nur bis drei Viertelstunde vor Abfahrt des Zuges verlangt werden. Dieselbe giebt nur Anspruch darauf, daß in den Fällen, in denen die Verwaltung nach Obigem überhaupt Ersatz leistet, oder der Verlust und die Beschädigung Folge eines als Zufall anzusehenden, den Bahnzug treffenden Unfalls ist, der wirklich erlittene Schaden bis zur Höhe der Versicherungs-Summe ersetzt wird.

§. 43. Die Beförderung der Hunde geschieht in abgesonderten Behältnissen.

Der Transportpreis muß bei der Aufgabe des Hundes gegen Lösung eines Fahrzettels im Billetverkaufs-Bureau bezahlt werden, gegen dessen Zurücklieferung an den Zugführer nach beendigter Fahrt der Hund verabfolgt wird. Die Stations-Vorsteher sind befugt, die Hunde, welche auf der Endstation nicht innerhalb dreier Stunden nach Ankunft des Zuges, auf den Zwischenstationen aber bis zur Abfahrt des Zuges nicht abgeholt werden, entlaufen zu lassen.

§. 44. Pferde werden nie ohne Begleiter befördert und für jede Wagenladung ist wenigstens ein Begleiter erforderlich.

Der Transport der Pferde findet mit Personen- und mit Güterzügen Statt, und erfolgt gegen Lösung und Vorausbezahlung von Fahrzetteln in der Gepäck-Expedition.

Der Begleiter muß ein Personen-Billet lösen. Die Pferde müssen wenigstens eine Stunde vor Abgang der Züge zur Einbringung in die Wagen bereit stehen, nachdem zuvor die Fahrzettel gelöst sind. Wenn der Zug in der Nacht oder des Morgens früh vor 7 Uhr abgeht, so müssen die Pferde bis 8 Uhr Abends angemeldet werden.

Ob die Beförderung von mehr als im Ganzen 4 Pferden mit einem Zuge stattfinden kann, hängt von dem Ermessen des Stations-Vorstandes ab.

Für Versendung auf den Zwischenstationen wird empfohlen, 24 Stunden vorher Nachfrage zu halten.

Das Abführen der Pferde muß spätestens eine Stunde nach der Ankunft auf dem Bahnhofe geschehen. Mit Ablauf dieser Frist erlischt jede Verantwortlichkeit und Verhaftung der Verwaltung, und muß außerdem, selbst wenn die Pferde im

Freien auf dem Bahnhofe stehen bleiben, ein Standgeld von 5 Sgr. für die Stunde und das Stück entrichtet werden.

§. 45. Anderes Vieh, als Pferde und Hunde wird sowohl in einzelnen Stücken, als in ganzen Wagenladungen zur Beförderung übernommen.

Der Fahrpreis ist gegen Lösung von Viehzetteln bei der Güter-Expedition am Absendungsorte zu erlegen.

Die Art der zu stellenden Wagen, ob offene oder bedeckte, bestimmt der Stations-Vorstand.

Das Vieh muß zwei Stunden vor Abgang des Zuges auf den Bahnhof gebracht und, wenn der Zug in der Nachtzeit oder des Morgens vor 7 Uhr abgeht, bis 8 Uhr Abends vorher angemeldet werden.

Eine Beförderung von Vieh ohne Führer findet nicht Statt.

Die Führer müssen Personen-Fahrbillets lösen und, soweit der Stations-Vorstand es für nöthig erachtet, nach dessen Anweisung ihren Platz auf den betreffenden Viehwagen nehmen.

Bei der Ankunft an dem Bestimmungsorte wird das Vieh gegen Rückgabe der Viehzettel ausgeliefert; das Ausladen und Abtreiben muß spätestens zwei Stunden nach Ankunft auf dem Bahnhofe geschehen. Mit Ablauf dieser Frist erlischt jede Verantwortlichkeit und Verhaftung der Bahn-Verwaltung, und muß außerdem, so lange dem Vieh ein fernerer Aufenthalt auf dem Bahnhofe gestattet wird, ein Standgeld von 1 Sgr. für das Stück größeren, ½ Sgr. für das Stück kleineren Viehes für je drei Stunden entrichtet werden.

F. Güter-Beförderung.

§. 46. Das zum Transport aufgegebene Frachtgut wird hinsichtlich der Beförderungsweise unterschieden in

a. Eilfracht,

welche als solche mit rother Dinte auf dem Frachtbriefe zu bezeichnen ist und vermittelst der gewöhnlichen Personenzüge vorzugsweise schleunigst befördert werden soll;

b. gewöhnliches Frachtgut,

welches nach der Reihenfolge der Einlieferung mit den Güterzügen expedirt wird.

Die Eisenbahn-Verwaltung ist nicht verpflichtet, für einen Zug mehr als 5 Centner Eilgut von einem Versender anzunehmen.

§. 47. Auf allen Güter-Stationen werden Güter zur

Beförderung nach den Stationen der eigenen Bahn und denjenigen Stationen anderer Eisenbahnen übernommen, welche in dem hierüber geführten, in den betreffenden Güter-Expeditionen einzusehenden Verzeichnisse benannt werden.

Soweit keine gemeinschaftliche Tarife veröffentlicht sind, wird die Fracht nach den Tarifen der einzelnen Bahnen, beziehungsweise der Verbände, für welche gemeinschaftliche Tarife bestehen, berechnet.

Die Bahn-Verwaltung verkehrt unmittelbar mit den Versendern und Empfängern ohne Einmischung von Spediteuren rücksichtlich der Beförderung von einer Bahn-Station zur andern; auch bedarf es wegen Uebergangs der Güter von und nach einer andern, Schiene an Schiene liegenden Bahn, keiner Vermittelung von Spediteuren.

Auf größern Bahnhöfen wird auch möglichst für das An- und Abfahren der Güter innerhalb des Orts gegen ein mäßiges Entgelt Sorge getragen werden.

Eine Spedition ankommender Güter nach Orten, die nicht an der Bahn liegen, findet Seitens der Bahn-Verwaltung nicht statt.

§. 48. Ausgeschlossen von der Beförderung sind:

1. Alle solche Gegenstände, deren Beschaffenheit in Form, Umfang oder Gewicht eine Verladung mit den Wagenzügen nicht zuläßt. Hierüber zu entscheiden, steht lediglich der Eisenbahn-Verwaltung zu.
2. Alle postzwangspflichtigen Gegenstände.
3. Alle feuergefährlichen Gegenstände, als: geladene Gewehre, Schießpulver, Knallsilber, Knallquecksilber, Knallgold, Feuerwerkskörper, so wie überhaupt alle der Selbstentzündung und Explosion leicht unterworfene Gegenstände. Zündspiegel zur Anfertigung der Patronen für leichte Perkussions-Gewehre unterliegen jedoch bei Transporten für Rechnung der Militair-Verwaltung dieser Ausschließung nicht. Ferner sollen andere chemische Präparate oder Chemikalien, namentlich konzentrirte Mineralsäure, chlorsaures Kali, Naphta, Aether, Streichzünder und Phosphor von allen Absendern ohne Unterschied zur Beförderung angenommen werden dürfen, jedoch müssen:
   a) die Ballons, in denen concentrirte Mineralsäure sich befindet, noch in einem besonderen Gefäße, wozu auch geflochtene Körbe dienen können, wohl verpackt und die Körbe resp. Kisten mit Handgriffen zum bequemen Verladen versehen sein. Die mehr als 1½ Ctr. schweren Colli können zurückgewiesen werden.

Ferner muß:

b) das chlorsaure Kali sorgfältig in Papier verpackt, und die Packete müssen in hölzerne Fässer oder Kisten eingeschlossen sein.

c) Naphta und Aether darf nur in doppelten Verschlüssen und zwar dergestalt zur Versendung kommen, daß die gläsernen Flaschen, in denen sich die Stoffe befinden, in Blechbüchsen mit Kleie oder Sägemehl eingelegt sind.

d) Die Streichzündwaaren müssen in Behältnissen von starkem Eisenblech oder mindestens in sehr festen mit Papier verklebten hölzernen Kisten von höchstens 12 Kubikfuß sorgfältig und fest dergestalt verpackt sein, daß der Raum der Kisten völlig ausgefüllt ist.

Die Kisten sind äußerlich deutlich mit: „Streichzünder enthaltend" zu bezeichnen.

e) Der Phosphor muß, mit Wasser umgeben, in verlöthete Blechbüchsen gefüllt sein, welche nicht über 12 Pfund fassen. Die Blechbüchsen müssen in starken Kisten mit Sägemehl fest verpackt, die Kisten gehörig in graue Leinwand emballirt sein, an zwei ihrer obern Kanten starke Handhaben besitzen und nicht mehr als 100 Pfund Zollgewicht haben, auch mit dem Zeichen „Oben" bezeichnet sein.

Größere Mengen von den, nach vorstehenden Bestimmungen zur Beförderung zugelassenen feuergefährlichen und ätzenden Gegenständen werden täglich zur Beförderung angenommen, wenn der ganze Befrachtungs-Fahrpreis einer vollen Wagenladung für jedes Quantum der mit Sicherheit für den Transport auf einen Wagen zu bringenden Ladung bezahlt wird.

Ueberschießende Colli werden daher als ganze Wagenladung in Ansatz gebracht.

Für kleinere Mengen soll nur an bestimmten, öffentlich bekannt zu machenden Tagen des Monats eine Beförderung stattfinden.

Diese unter den angezeigten Beschränkungen zur Beförderung zugelassenen Gegenstände müssen stets mit besondern, andere Gegenstände nicht enthaltenden, Frachtbriefen aufgegeben werden.

Wer solche Präparate, deren Versendung auf Eisenbahnen nach Absatz 3 verboten ist, dennoch zur Beförderung unter falscher Declaration aufgiebt, verfällt in die durch die Kriminalgesetze und Polizei-Verordnungen angedrohten Strafen.

§. 49. Güter, die schlecht beschaffen und nach dem Er-

messen der Eisenbahnbeamten nicht zweckmäßig verpackt sind, dürfen von der Beförderung zurückgewiesen werden. Güter in mangelhaftem Zustande können ausnahmsweise auf Gefahr des Aufgebers befördert werden, wenn er sich dieser Bedingung unter Selbsttragung eines jeden Gewichtsverlustes, so wie der Verantwortlichkeit für jeden, durch den mangelhaften Zustand entstehenden Schaden durch eine, mit seiner Unterschrift versehene Erklärung auf dem Frachtbriefe ausdrücklich unterwirft.

§. 50. Die Versender und Empfänger der Waaren haben sowohl die ihnen nach den Bestimmungen der Zoll- und Steuergesetze, und nach den zu deren Ausführung erlassenen Regulativen ꝛc. obliegenden Pflichten ihrerseits pünktlich zu erfüllen, als auch die Eisenbahn-Verwaltung und deren Angestellte in den Stand zu setzen, hinsichtlich der zur Beförderung übergebenen Waaren die dem Transportführer nach den bestehenden Vorschriften obliegenden Verbindlichkeiten vollständig zu genügen.

Geschieht dies nicht, und werden in Folge dessen die Eisenbahn-Verwaltung oder deren Angestellte wegen Steuer, Strafe oder Kosten in Anspruch genommen, so haften die Versender, beziehungsweise die Empfänger, unbedingt für den Ersatz. Insbesondere ist Folgendes zu beachten:

I. Beim Waaren-Eingange vom Auslande.

1. In dem Frachtbriefe über die vom Auslande eingehenden Waaren müssen diese der Gattung nach so bezeichnet sein, daß auf Grund des Frachtbriefes eine richtige und vollständige Zolldeclaration abgegeben werden kann. Sind in demselben Collo Waaren zusammen gepackt, welche verschiedenen Zollsätzen unterliegen, so muß der Frachtbrief auch die Menge einer jeden Waarengattung nach ihrem Nettogewichte enthalten.
2. Wohnt der Empfänger an einem Orte, bis wohin die Waare — nach §. 5. des allgemeinen Regulativs über die Behandlung des Güter- und Effecten-Transports auf den Eisenbahnen in Bezug auf das Zollwesen vom 21. September 1852, — auf Grund des Ladungs-Verzeichnisses unter Wagenverschluß ohne zollordnungsmäßige Abfertigung abgelassen wird, so wird dem Empfänger bei der Ankunft der Waare an jenem Orte der Frachtbrief ausgehändigt, damit er seiner Seits über die weitere Bestimmung der von der Eisenbahn-Verwaltung, beziehungsweise von deren Bevollmächtigten auf Grund des Frachtbriefes declarirten Waare bei der Steuer-Abfertigungsstelle sich erkläre.

Versäumt der Empfänger die zur Abgabe dieser Erklä-

rung durch allgemeine oder örtliche Anordnung festgesetzte Frist, so wird, wie in den Fällen, wenn der Empfänger nicht zu ermitteln ist, oder die Annahme verweigert, die Eisenbahn-Verwaltung die Waare nach den Bestimmungen des am Orte geltenden Niederlage-Regulativs, zur öffentlichen Niederlage gelangen lassen.

3. Muß die Waare vor dem Eintreffen an dem Wohnorte des Empfängers einer zollordnungsmäßigen Abfertigung unterworfen werden, und hat nicht der Versender ausdrücklich im Frachtbriefe die Art ihrer Abfertigung unter Ausdruck des Wunsches bezeichnet, daß die Eisenbahn-Verwaltung ihrer Seits dieselbe veranlassen möge, so wird die Waare einem Spediteur ꝛc. zur Besorgung des Weiteren überwiesen. Uebernimmt die Eisenbahn-Verwaltung nach dem Wunsch des Versenders diese Besorgung, so zieht sie ihre desfallsigen Vorlagen von dem Empfänger bei Uebergabe des Frachtbriefes beziehungsweise der Waare wieder ein. Wenn nicht die Eingangs-Verzollung, sondern eine Abfertigung auf Begleitschein stattgefunden hat, so wird in nachstehender Weise verfahren:

a) Ist ein Begleitschein I. über die Waare extrahirt und

aa) liegt der Sitz des Begleitschein-Erledigungs-Amtes an der Eisenbahn, so wird, wenn

α) der Empfänger dort wohnt, die Waare nach der Ankunft daselbst dem Begleitschein-Erledigungs-Amte unter Präsentation des Begleitscheins vorgeführt, der Empfänger aber davon, unter Mittheilung des Frachtbriefes, in Kenntniß gesetzt, damit er über die Bestimmung der Waare bei der Steuer-Abfertigungsstelle die erforderliche Erklärung abgebe. Im Falle der Versäumniß oder einer Annahme-Verweigerung findet das unter 2. bezeichnete Verfahren statt.

β) Wohnt der Empfänger nicht an dem Sitze des Begleitschein-Erledigungs-Amtes und hat sich der Versender nicht bestimmt im Frachtbriefe über die weitere zollamtliche Behandlung der Waare, der Eisenbahn-Verwaltung gegenüber, ausgesprochen, so übergiebt diese den Frachtbrief an einen Spediteur des Orts, um, nach einzuholender näherer Bestimmung des Empfängers, und, sofern diese nicht rechtzeitig eintrifft, nach den Anordnungen des örtlichen Niederlage-Regulativs die weitere Abfertigung der Waare zu veranlassen.

bb) Wenn der Transport der Waare bis zum Sitze des Begleitschein-Erledigungs-Amtes nicht ganz mittelst der Eisenbahn bewirkt werden kann, so wird die Waare, falls nicht der Versender dieserhalb im Frachtbriefe besondere Anordnungen getroffen hat, dort, wo sie die Eisenbahn verläßt, nebst Begleitschein und Frachtbrief einem Spediteur oder Fuhrmann zur Weiterbeförderung übergeben.

b) Hat die Eisenbahn-Verwaltung einen Begleitschein II. über die Waare extrahirt, so wird in dem vorstehend zu aa. gedachten Falle, wenn der Empfänger am Sitze des Begleitschein-Erledigungs-Amtes wohnt, demselben der Begleitschein zugestellt, die Waare ihm jedoch erst überliefert, nachdem er sich zuvor darüber ausgewiesen hat, daß der Begleitschein durch Einzahlung der Zollgefälle erledigt ist.

Ist in einzelnen Fällen in dem Begleitschein II. die Vorführung der Waare bei dem Erledigungs-Amte angeordnet, oder wohnt der Empfänger nicht am Sitze des Begleitschein-Erledigungs-Amtes, oder kann die Waare bis zum Bestimmungsorte nicht ganz mittelst der Eisenbahn befördert werden, so tritt das vorstehend für die auf Begleitschein I. abgefertigten Güter angegebene Verfahren ein.

II. Beim Waarenausgange in das Ausland

sind zu unterscheiden:

1. Güter des freien Verkehrs,
2. Güter, die einem Ausgangszolle unterliegen, und
3. Güter, deren Ausgang amtlich bescheinigt werden muß.

Zu 1. Dem Frachtbriefe über die im freien Verkehr in das Ausland gehenden Güter, muß, wenn die Versendung von einem Orte im Grenzbezirke aus geschieht, ein Legitimationsschein beigefügt und dieser im Frachtbriefe erwähnt sein. Bei Versendungen von Gütern des freien Verkehrs aus dem Binnenlande bedarf es für den Transport im Grenzbezirke eines Legitimations-Scheins nicht. Frachtbriefe über Waaren, welche der Controle im Binnenlande noch unterliegen, müssen nach Vorschrift des § 93. der Zollordnung abgestempelt oder beglaubigt sein, wenn die Versendung aus dem Binnenlande in controlpflichtiger Menge erfolgt.

Zu 2. Unterliegen die Güter einem Ausgangszolle, so muß der Versender, vor Uebergabe derselben an die Eisenbahn-Verwaltung, den Ausgangszoll bei einer zu dessen Erhebung befugten Zoll- oder Steuerstelle entrichten, die darüber empfan-

gene Quittung dem Frachtbriefe beifügen, und in letzterem die erfolgte Beifügung ausdrücklich bemerken.

Wünscht der Versender, daß der Ausgangszoll durch die Eisenbahn-Verwaltung erst bei dem Grenzzoll-Amte entrichtet werde, so muß er den über die Sicherstellung des Ausgangszolls von dem Zoll- oder Steuer-Amte des Versendungsortes ausgefertigten Legitimationsschein dem Frachtbriefe beifügen und in diesem, unter Bezugnahme auf den beigefügten Legitimations-Schein, jenen Wunsch aussprechen.

Zu 3. Güter, deren Ausgang amtlich bescheinigt werden muß, sind solche:

a) auf welchen ein Zoll- oder Steuer-Anspruch haftet, der durch die Ausfuhr erlischt;
b) für welche eine Ausfuhr-Vergütung in Anspruch genommen wird, und
c) bei deren Wiedereingang die Zollfreiheit oder eine sonstige Begünstigung eintreten soll.

In allen diesen Fällen hat der Versender die bei dem Zoll- oder Steuer-Amte im Versendungsorte erforderliche Abfertigung selbst zu veranlassen, die darüber ausgefertigten amtlichen Bezettelungen dem Frachtbriefe beizufügen, und, daß dies geschehen, in dem letztern zu bemerken. Außerdem ist auch in dem Frachtbriefe, wenn dies nicht vollständig aus den beigefügten amtlichen Bezettelungen hervorgeht, ausdrücklich anzugeben, welche Art der Abfertigung die Eisenbahn-Verwaltung bei dem Grenzzoll-Amte beantragen, und wie mit den ihr darüber etwa auszuhändigenden Bescheinigungen verfahren werden soll.

III. Beim Transporte innerhalb des Zollvereinsgebietes

sind zu unterscheiden:

1. Güter des freien Verkehrs.
2. Güter, welche wegen eines darauf haftenden Zoll- oder Steuer-Anspruchs unter Begleitschein- oder Uebergangsschein-Controle stehen.
3. Güter, welche bei der Ueberführung in einen anderen Zollvereinsstaat
   a) entweder hinsichtlich des Ueberganges dorthin durch eine diesseitige Uebergangsstelle zur Erlangung einer Steuer-Vergütung amtlich zu bescheinigen, oder
   b) bei dem Eingange dort einer Uebergangs-Abgabe unterliegen.

4. Güter, von welchen bei der Ueberführung aus einem andern Vereinsstaate eine Uebergangs-Abgabe zu entrichten ist.
5. Güter, die beim Eingange in einen diesseitigen Ort der Mahl- und Schlachtsteuer oder einer Communal-Abgabe unterliegen.

Zu 1. Da die zollgesetzlichen Bestimmungen in Beziehung auf die Legitimation des Transports im Grenzbezirke und im Binnenlande auch bei den Versendungen mittelst der Eisenbahn mit der alleinigen Ausnahme zur Anwendung kommen, daß zum Transport von Gegenständen auf der Eisenbahn aus dem Binnenlande in den Grenzbezirk der in der Zollordnung vorgeschriebene Ausweis durch Legitimations-Schein nicht gefordert wird, die Eisenbahn-Verwaltung sich aber nicht damit befassen kann, die hiernach erforderliche Transport-Legitimation für die ihr zur Beförderung übergebenen Güter zu beschaffen, so hat der Versender dieselbe dem Frachtbriefe beizufügen und, daß dies geschehen, in demselben zu bemerken.

Zu 2. Werden Güter, die unter Begleitschein- oder Uebergangsschein-Controle stehen, zur Beförderung nach einem Orte innerhalb des Zollvereinsgebietes übergeben, so müssen die vollständigen Abfertigungs-Papiere dem Frachtbriefe beigefügt, und daß dies geschehen, muß in letzterem bemerkt werden. Im Uebrigen wird damit nach den Bestimmungen unter I. 3. a. und b. verfahren.

Zu 3. a. Güter, deren Uebergang in einen anderen Vereinsstaat amtlich zu bescheinigen ist, müssen mit den erforderlichen Declarationen, beziehungsweise amtlichen Vorabfertigungs-Papieren versehen sein, und es muß aus diesen, oder dem die Beifügung derselben nachweisenden Frachtbriefe hervorgehen, welche Art der Abfertiguug und bei welcher Uebergangsstelle dieselbe stattfinden soll.

Zu 3. b. Güter, welche beim Eingang in einen andern Vereinsstaat einer Uebergangs-Abgabe unterliegen, dürfen nach §. 25. des obenerwähnten allgemeinen Regulativs vom 21. September 1852 auf der Eisenbahn nur befördert werden, wenn sie für den Transport mit den erforderlichen zoll- oder steueramtlichen Abfertigungen zur Sicherung der Uebergangs-Abgabe versehen sind. Der Versender hat deshalb dieselben zu veranlassen, die darüber sprechenden amtlichen Documente (Uebergangs-Schein ꝛc.) dem Frachtbriefe beizufügen und darin anzugeben, daß dies geschehen sei.

Zu 4. Hinsichtlich der Versendung übergangssteuerpflichtiger Gegenstände aus einem Vereinsstaate nach Preußen und

den mit diesem in Steuergemeinschaft stehenden Vereinsstaaten, gilt das vorstehend unter 3. b. Bemerkte.

Zu 5. Werden Gegenstände, welche am Orte ihrer Bestimmung der Mahl- und Schlachtsteuer oder einer Kommunalbesteuerung unterliegen, zur Beförderung übergeben, so muß dem Frachtbriefe eine die Gattung und Menge dieser Gegenstände genau enthaltende Declaration beigefügt, und daß dies geschehen, im Frachtbriefe bemerkt werden.

Soll bei der Einbringung von dergleichen Gegenständen deren Steuerfreiheit in Anspruch genommen werden, so muß der Versender die dazu im Versendungsorte erforderliche steueramtliche Abfertigung veranlassen, die darauf bezüglichen Abfertigungs-Papiere beifügen und daß dies geschehen, im Frachtbriefe bemerken.

Hat der Versender in einem der unter I. bis III. bezeichneten Fälle die erforderlichen Angaben im Frachtbriefe nicht oder nicht vollständig gemacht, oder die erforderlichen amtlichen Abfertigungs-Papiere gar nicht oder unvollständig beigefügt, und wird dies vor der Absendung der bereits zur Beförderung angenommenen Güter bemerkt, so bleibt die Absendung ausgesetzt, bis der Versender auf Erfordern das Fehlende nachgeholt hat. Sollte indessen die Absendung bewirkt sein, ohne daß der Mangel Seitens der Eisenbahn-Verwaltung bemerkt wäre, und sollte deshalb gegen die letztere oder deren Angestellte ein Steuer- oder Straf Anspruch erhoben werden, so hat der Versender dafür vollständig aufzukommen. Will in solchen Fällen der Versender, daß gegen eine in erster Instanz ergangene Straffeststellung ein Rechtsmittel eingelegt werde, so muß er dasselbe bezeichnen und die zu dessen Begründung erforderlichen Angaben machen.

§. 51. Jede Sendung muß von dem vorgeschriebenen gedruckten Frachtbriefe, dem die etwa nöthigen steuer- und zollamtlichen Papiere angeschlossen, begleitet sein, in welchem die Sendungen durch Angabe des Orts und Datums der Aufgabe, der Colli-Zahl, des Brutto-Gewichts, des Inhalts, des Bestimmungsorts, des Namens des Absenders und des Empfängers, sowie der Zeichen und Nummer der Colli deutlich und genau zu bezeichnen sind. Der Frachtbrief muß die Anerkennung enthalten, daß die Beförderung nach den Bestimmungen dieses Betriebs-Reglements erfolgt. Vorschriften in den Frachtbriefen von Seiten der Absender, wenn solche den Bestimmungen dieses Betriebs-Reglements und der Tarif-Bestimmungen entgegen sind, begründen keine Verpflichtung der Verwaltung. Namentlich sollen Frachtbriefe, in welchen der Absender die Abliefe-

rung an den Adressaten von Voraussetzungen, Bedingungen und ungewissen Verhältnissen abhängig macht, überall nicht angenommen werden. Frachtbriefe, mit welchen das Gut vor der Aufgabe zur Eisenbahn durch andere Frachtführer befördert worden, können nur als Beilagen zu den Eisenbahn-Frachtbriefen dienen; es kann aus denselben niemals eine Verpflichtung der Eisenbahn Verwaltung hergeleitet werden.

Eine Bezugnahme in den Eisenbahn-Frachtbriefen auf den Original Frachtbrief ist unzulässig.

Für das Datum der Aufgabe des Guts ist der Expeditions-Stempel der Aufgabe-Station allein maaßgebend. Auf Verlangen des Versenders ist dieser Stempel in seiner Gegenwart dem Frachtbriefe aufzudrücken.

Sofern der Absender eine Bescheinigung der erfolgten Uebergabe von Gütern an die Eisenbahn-Verwaltung wünscht, hat derselbe zwei gleichlautende Exemplare des Frachtbriefes einzureichen, deren eins ihm von dem Expedienten vollzogen und abgestempelt zurückgegeben wird. Wird die Ausfüllung des Frachtbriefes oder die Vornahme des Signirens und Verwiegens in der Expedition verlangt, so ist für das Signiren jedes Collos ½ Sgr., für das Verwiegen ⅓ Sgr. pro Centner und überschießenden Centnertheil des Gesammtgewichts der Sendung ohne Rücksicht auf die Zahl der Colli, und für jeden einzelnen Frachtbrief incl. Formular ohne Rücksicht auf die Zahl der darin aufgeführten Colli 1 Sgr. zu entrichten.

Der Versender bürgt für die Richtigkeit seiner Angaben, trägt alle Folgen, welche aus unrichtiger Declaration entspringen und hat zu diesem Zwecke auch den in der Expedition etwa ausgefüllten Frachtbrief zu unterschreiben.

Die Expedienten sind befugt, bei entstehendem Verdacht die Uebereinstimmung des Frachtbriefes mit dem Inhalt der Sendungen in Gegenwart des Absenders oder Empfängers oder deren Bevollmächtigten zu prüfen und nöthigenfalls den Frachtbrief vom Absender berichtigen zu lassen.

Für unrichtige Declarationen, insbesondere bei zu niedrig declarirtem Gewichte, und in den Fällen, wo das Gewicht nach Normalmaaßen bestimmt wird, bei zu gering angegebenen Maaßen, unterwirft sich der Versender, außer der Verpflichtung zur Nachzahlung der Fracht, einer Conventionalstrafe bis zum doppelten Betrage der Fracht und kann die Eisenbahn-Verwaltung diese Strafe je nach dem Befinden der Umstände von dem Versender oder Empfänger einziehen.

Wie die Frachtbriefe aufzustellen sind, bleibt der Eisenbahn-Verwaltung durch Formulare, welche in den Expeditionen auf

allen Stationen, das einzelne Stück zu 2 Pfennigen, 10 Stück zu 1½ Sgr., 100 Stück zu 10 Sgr. käuflich zu erhalten sind, zu bestimmen vorbehalten.

Frachtbriefe, welche nicht nach den Vorschriften dieses Betriebs-Reglements aufgestellt, oder welche unvollständig ausgefüllt, oder im Datum oder sonstigen Inhalt abgeändert sind, können dem Aufgeber zurückgegeben oder unfrankirt zurückgeschickt werden. Das Gut bleibt sodann bis zum Eingange des vervollständigten oder berichtigten neuen Frachtbriefes auf Gefahr des Aufgebers liegen.

Letzterer hat nach Ablauf der ersten 24 Stunden von Zeit der Aufgabe ab das in dem Tarife festgestellte Lagergeld zu bezahlen.

Für die deutliche Bezeichnung der Empfangs-Station auf dem Frachtbriefe ist der Versender allein verantwortlich. Existiren mehrere Orte gleichen Namens, so muß Versender, wenn das Frachtgut wegen nicht gehöriger Bezeichnung des Orts einen unrichtigen Weg geführt wird, alle dadurch auflaufenden Frachtunkosten und Schäden tragen. Führen vom Absendungs- nach dem Bestimmungsorte verschiedene Wege, so muß der Frachtbrief auf der Adresse die bestimmte Hinweisung auf den einen oder andern Weg enthalten. Ist dieses nicht der Fall, so wählt die Versand-Expedition auf Gefahr des Absenders denjenigen Weg, der ihr am zweckmäßigsten erscheint.

§. 52. Die Berechnung der Frachtbeträge soll nach den öffentlich bekannt gemachten und auf allen Stationen ausgehängten Tarifen geschehen.

Alle in einem Frachtbriefe enthaltenen Gegenstände desselben Frachtsatzes bilden eine Abfertigungs-Position zur Berechnung des Frachtgeldes.

Die Fracht wird nach dem Gewicht berechnet. Die Ermittelung des Gewichts geschieht nach dem Zoll-Centner zu 100 Pfund (gleich 50 Kilogrammen), unter Abrundung der überschießenden Pfunde auf Zehntel-Centner.

Bei den Gegenständen, für welche die Tarife ein Normalgewicht feststellen, kann die Verwaltung ohne Verwiegung das betreffende Normalgewicht der Frachtkarte zu Grunde legen.

Außer den in dem Tarif festgestellten Sätzen, den in diesem Betriebs-Reglement vorgesehenen Erhebungen und etwanigen baaren Auslagen dürfen keinerlei Kosten berechnet werden.

§. 53. Die Fracht- und Fahrgelder müssen bei der Aufgabe berichtigt oder an den Empfänger der Frachtgegenstände zur Ausbezahlung angewiesen werden.

Für Gegenstände, welche nach dem Ermessen der Bahn-

Verwaltung dem schnellen Verderben unterliegen oder sonst die Fracht nicht sicher decken, oder deren Versender nicht genügend bekannt ist, insbesondere für Felleisen und Effecten, welche „Bahnhof restante", oder „zur eignen Abholung" bezeichnet, und bei denen Versender und Empfänger eine und dieselbe Person sind, muß die Fracht jedenfalls bei der Aufgabe berichtigt werden.

§. 54. Nach dem Ermessen der Eisenbahn-Verwaltung können die auf weiter herkommenden Gütern bei ihrer Aufgabe auf die Bahn haftenden oder während des Transports auf der Bahn sie treffenden Auslagen und Abgaben (Spesen, Frachtbeträge, Durchgangsgebühren), nachgenommen werden.

Die Nachnahmen werden unter Eintragung derselben in den Frachtbrief dem Aufgeber baar verabfolgt, nachdem die Zahlung derselben von Seiten des Adressaten geschehen ist. Es wird dafür die tarifmäßige Provision berechnet.

In gleicher Weise ist die Berechnung einer Provision für Nachnahmen zulässig, zu welchen die Verwaltung selbst veranlaßt wird, unter anderm durch entstehende baare Auslagen für Ausbesserung an dem Colli. Es soll jedoch eine Vergütung für die von der Verwaltung an eine andere Eisenbahn-Verwaltung zu berichtigende, auf dem Gute haftende Eisenbahnfracht, welche von dem Empfänger (beziehungsweise Versender) wieder eingezogen wird, nicht berechnet werden. Vorschüsse auf den Werth des Guts werden nicht geleistet.

§. 55. Die Eilgüter müssen mindestens zwei Stunden vor Abgang des Zuges, mit welchem sie abgehen sollen, in die Güter-Expedition eingeliefert werden. Die Ablieferung des Eilgutes, welches mit einem Nachtzuge oder mit dem ersten am nächsten Morgen abgehenden Zuge befördert werden soll, muß vor 6, beziehungsweise 7 Uhr Abends geschehen.

Sonstige Güter können von 7 Uhr Morgens bis 7 Uhr Abends mit Ausnahme einer etwanigen, von der bezüglichen Station zu bezeichnenden Mittagsstunde, in die betreffenden Expeditionslokale der Bahnhöfe eingeliefert werden. Diese Güter werden dann spätestens am nächsten Tage befördert. Besonders große, viel Raum einnehmende, so wie in großer Menge zu versendende Güter sind jedenfalls 24 Stunden vor Abgang des Zuges anzumelden und es ist wegen deren Auflieferung und Abfertigung eine Verabredung mit dem Güter-Expedienten zu treffen.

An Sonn- und Festtagen wird gewöhnliches Frachtgut zur Beförderung nicht angenommen, auch am Bestimmungsorte den Adressaten nicht verabfolgt.

Die Annahme und Ablieferung von Eilgut, Equipagen und Vieh findet zwar auch an Sonn- und Festtagen statt, jedoch nur zu den Tageszeiten, welche an den betreffenden Expeditionslokalen durch Anschlag bekannt gemacht werden.

§. 56. Die Tarife schreiben bestimmte Lieferungsfristen vor.

Wenn durch Verschulden der Bahn-Verwaltung bei Eilgut die Lieferung über 24 Stunden verzögert wird, so soll die ganze Fracht, und bei ordinairem Frachtgut im Fall einer Verspätung von zwei Tagen die halbe, und im Fall einer Verspätung von drei Tagen und darüber die ganze Fracht unerhoben bleiben, beziehungsweise erstattet werden.

Eine weitere Entschädigung für verzögerte Beförderung oder Bestellung wird von der Verwaltung nur dann gewährt, wenn die Sache durch die verzögerte Beförderung oder Bestellung verdorben ist, oder ihren Werth bleibend ganz oder theilweise verloren hat. Auf eine Veränderung des marktgängigen Preises wird jedoch hierbei keine Rücksicht genommen, auch niemals mehr vergütet, als im Falle des Verlustes oder Abhandenkommens der Sache nach §§. 60. und 61. zu gewähren sein würde.

Beim Zurückbleiben eines Theils der in demselben Frachtbrief verzeichneten Sendung findet sowohl der Erlaß beziehungsweise die Erstattung der Fracht, als auch die Vergütung für bleibende Werth-Verminderung und Verderben der Sache lediglich nach Verhältniß des zurückgebliebenen Theils der Sendung statt.

§. 57. Nach Ankunft der Güter am Bestimmungsorte werden den Adressaten die Avis-Briefe zugestellt, beziehungsweise durch die Post oder sonst übliche Gelegenheit zugesandt.

Einem jeden Avis-Briefe wird ein Empfangs-Bescheinigungs-Formular beigefügt.

Gegen Einlieferung der vollzogenen Empfangs-Bescheinigung, Vorzeigung des Avis-Briefes und erst nach geschehener Zahlung der etwa noch nicht berichtigten Fracht und der, auf den Gütern etwa haftenden Auslagen u. s. w. bei der Eisenbahn-Güter-Expedition der Bestimmungs-Station, wird die Auslieferung des Gutes in den Expeditions-Lokalen an den Ueberbringer erfolgen, jedoch nach folgenden Zeitbestimmungen:

1. Die Auslieferung und Abnahme des Eilgutes soll, sofern außergewöhnliche Verhältnisse nicht eine längere Frist unvermeidlich machen, zwei Stunden nach der Ankunft erfolgen.

Die Auslieferung der später als 6 Uhr Abends an-

gekommenen Eilgüter kann erst am folgenden Morgen verlangt werden.

2. Die übrigen Frachtgüter sind binnen 24 Stunden nach Zustellung der Avis- oder Frachtbriefe während der vorgeschriebenen Geschäftsstunden auszuliefern und abzunehmen, Sonn- und Festtage nicht gerechnet.

Bei den für einen Adressaten „Bahnhof restante" gestellten Gütern haben die Adressaten nach der Ankunft des Guts sich zu erkundigen. Sofern jedoch der Aufenthalt des Adressaten bekannt ist, so wird die Verwaltung auch über die Ankunft dieser Güter nach ihrer Wahl an den Adressaten einen Avis-Brief entweder zur Post geben, oder in sonstiger Weise übermitteln.

§. 58. 1. Wer die zur Versendung aufgelieferten Güter aus den Lagerräumen oder den Wagen der Eisenbahn-Verwaltung vor deren Abfahrt zurücknimmt, hat 1 Sgr. pro Centner, und falls dieser Satz die halbe Fracht übersteigt, den Betrag der halben Fracht an Reugeld zu zahlen.

2. Bei einer nach und nach erfolgenden Auflieferung der in demselben Frachtbrief declarirten Sendungen hat die Eisenbahn-Verwaltung, wenn nach vorgängiger Aufforderung die Auflieferung nicht innerhalb 24 Stunden vollbracht und eine Verzögerung des Auflieferungs-Geschäfts ersichtlich ist, von den aufgelieferten Gütern nach Ablauf jener 24 Stunden bis zur vollständig vollbrachten Ablieferung der ganzen Frachtbriefsendung ein Lagergeld von 6 Pfennigen pro Centner und jeden angefangenen Tag zu erheben.

3. Ein gleiches Lagergeld wird erhoben, wenn Güter länger als 24 Stunden nach Zustellung der Avis-Briefe am Ablagerungsorte liegen, selbst wenn die Güter haben im Freien lagern müssen.

4. Wenn aus den zu ganzen Wagenladungen vermietheten Wagen, deren Abladung den Empfängern obliegt, innerhalb der nach den Lokal-Verhältnissen festzusetzenden und durch Anschlag in den Güter-Expeditionen zur allgemeinen Kenntniß zu bringenden Fristen die Ausladung nicht erfolgt, so ist die Eisenbahn-Verwaltung nicht nur zu dieser Ausladung auf Kosten des Empfangs-Berechtigten und beziehungsweise des Absenders, jedoch ohne Uebernahme irgend einer Garantie für dieselbe, ermächtigt, sondern es ist, die Ausladung mag erfolgt sein oder nicht, außerdem auch noch nach Ablauf jener Zeit ein Lagergeld von 6 Pfennigen für jeden angefangenen Tag und Centner zu entrichten.

5. Bei Gütern aus Frachtbriefen, welche an die Adresse

nicht haben gebracht werden können, wohin auch die „Bahnhof restante“ gestellten Güter zu zählen sind, beginnt die Verpflichtung zur Zahlung eines Lagergeldes 48 Stunden nach Ankunft der Güter und zwar gleichfalls mit 6 Pfennigen pro Tag und Centner.

6. Bei Berechnung der vorstehenden Fristen für Auflieferung, Abladen und Abholen des Frachtgutes, sowie bei Berechnung des Lagergeldes werden die christlichen Fest- und Sonntage nicht gerechnet.

§. 59. Güter, deren Annahme verweigert wird, oder deren Abgabe nicht thunlich gewesen, oder welche unter der Adresse: „Bahnhof restante“ länger als 48 Stunden nach der Ankunft ohne geschehene Meldung des Empfängers daselbst gelagert haben, oder welche über die Stationen, wohin nach §. 47. eine Beförderung der Güter übernommen wird, hinausadressirt sind, liegen lediglich auf Kosten und Gefahr der Versender. Die Eisenbahn-Verwaltung kann dieselben unter Erhebung der Fracht und Rückfracht dem Versender wieder zuführen oder unter Nachnahme ihrer darauf haftenden Kosten und Auslagen in ein öffentliches Lagerhaus, und wo ein solches nicht vorhanden ist, einen ihr als bewährt bekannten Spediteur für Rechnung und auf Gefahr dessen, den es angeht, auf Lager übergeben und sie da zur Verfügung des Versenders stellen, oder endlich auf Gefahr und Kosten des Versenders oder Adressaten einem Spediteur zur Weiterbeförderung nach dem Bestimmungsorte überweisen.

Der Versender erklärt sich durch die Aufgabe des Gutes auch damit einverstanden, daß die Eisenbahn-Verwaltung Güter, deren Annahme verweigert, oder deren Abgabe nicht thunlich ist, wenn sie dem schnellen Verderben ausgesetzt sind, oder nur die Fracht, nicht aber auch die Rückfracht sicher decken, ohne weitere Förmlichkeiten, jedoch, so weit die Umstände es gestatten, öffentlich bestmöglichst verkauft, um sich für die Fracht und Auslagen bezahlt zu machen, und den Ueberschuß dem Absender zu überweisen. Auch steht der Eisenbahn-Verwaltung das Recht zu, Transport-Gegenstände, die in Verderben übergehen, und dadurch zu Beschädigungen und anderen Nachtheilen Veranlassung geben, so wie auch solche Sachen, deren Selbst-Entzündung zu besorgen ist, sofort vernichten zu lassen.

§. 60. Die Eisenbahn-Verwaltung haftet für Beschädigungen und Verluste an den ihr zur Beförderung übergebenen Gütern, soweit nicht an einzelnen Orten dieses Betriebs-Reglements schon eine besondere Bestimmung getroffen ist, nach folgenden Grundsätzen:

1. Die Verantwortlichkeit der Verwaltung beginnt mit Annahme des Guts durch die betreffenden Beamten und dauert bis zu dem Zeitpunkte, wo das Gut nach den Vorschriften des Betriebs-Reglements an der innerhalb des Betriebes der Verwaltung belegenen Bestimmungs-Station in Empfang genommen werden muß; bei denjenigen Gütern, welche durch die Verwaltung in Folge angenommenen Auftrages des Versenders an eine benachbarte Eisenbahn-Verwaltung abzuliefern sind, bis zur Ablieferung an diese.

Bei denjenigen Gütern, welche durch die Verwaltung an die Wohnung des Adressaten, oder an andere Orte, z. B. Packhöfe, Lagerhäuser, Revisionsschuppen u. s. w. zu führen sind, bis zur Ablieferung dorthin.

2. Die Verbindlichkeit zur Ersatzleistung bleibt ausgeschlossen, wenn der Verlust oder die Beschädigung herbeigeführt worden ist durch eigene Fahrlässigkeit des Absenders, oder durch die unabwendbaren Folgen eines Natur-Ereignisses oder durch Zufall, wohin jedoch niemals gerechnet werden sollen Raub und Diebstahl, ohne Selbst-Entzündung des betreffenden Guts entstandenes Feuer, und alle diejenigen Feder- und Achsbrüche oder sonstige den Zug betreffende Unfälle, von denen nicht nachgewiesen werden kann, daß sie ohne Verschulden der Verwaltung oder ihrer Beamten entstanden sind.

3. Gewichtsverluste werden nicht vergütet, wenn sie als durch natürlichen Abgang entstanden anzusehen sind: in andern Fällen werden sie vergütet, jedoch nur bei gehörig verpackten oder auf sonstige Weise verschlossenen Gütern, und nur insofern, als sich ein Verlust von mehr als 1 Procent bei trocknen und mehr als 2 Procent bei nassen Gütern herausstellt und wenn auf besonders gestelltes Verlangen das Gewicht auf der Bestimmungs-Station in Gegenwart des Adressaten oder dessen Bevollmächtigten sofort bei der Uebernahme des Guts und binnen längstens 24 Stunden nach Empfang des Fracht- oder Avis-Briefes durch die betreffende Expedition ermittelt ist. Für diese besonders verlangte Gewichts-Ermittelung kann eine besondere Gebühr bis zu 6 Pfennig für den Centner erhoben werden.

In gleicher Weise wie nasse Waaren werden rücksichtlich der Berechnung des Verlustes behandelt:

gerasvelte und gemahlene Farbehölzer, Rinden, Wurzeln, Süßholz, geschnittene Tabacke, Fett-

waaren, Seifen und harte Oele, Leder, frische Erdfrüchte, frische Tabacksblätter, Schaafwolle und überhaupt alle, dem schnellen Eintrocknen unterworfenen Gegenstände.

Beträgt also z. B. der nicht durch natürlichen Abgang entstandene Gewichts-Verlust $2\frac{1}{2}$ Procent, so wird bei nassen und den ihnen gleich zu behandelnden Waaren $\frac{1}{2}$ Procent und bei trocknen $1\frac{1}{2}$ Procent vergütet. Frische und gesalzene Fische, Austern und frische Südfrüchte sind von jeder Vergütung für fehlendes Gewicht ausgeschlossen, sofern nicht vor der Empfangnahme eine augenfällige Beraubung nachgewiesen wird.

4. Für Beschädigung am Inhalte eines Collo haftet die Verwaltung, wenn eine äußerlich erkennbare Beschädigung in unzweifelhafter unmittelbarer Beziehung zu der vorhandenen innern Beschädigung steht. Außer diesem Falle haftet die Verwaltung wegen des Inhalts nur dann, wenn ein besonderes Verschulden der Eisenbahn-Verwaltung und die geschehene Auflieferung eines unbeschädigten Inhalts, so wie dessen gehörige Verpackung vollständig nachgewiesen wird.

5. Für Leckage, Verderben von Flüssigkeiten und anderen Gegenständen, welche leicht in Gährung oder Fäulniß übergehen, für Einrosten von Metallwaaren, für Beschädigung von leicht zerbrechlichen Gegenständen als: Meubeln und Hausgeräthe, Glas u. s. w., so wie für Beschädigung an solchen Gütern, welche die Versender in ganzen Wagenladungen selbst verladen haben, wird nur dann Ersatz geleistet, wenn die Beschädigung erweislich durch Brand oder durch einen nach Nr. 2. nicht als Zufall anzusehenden Achs- oder Federbruch oder sonstigen Unfall des Bahnzugs entstanden ist. Für das Abhandenkommen derartiger Güter wird dagegen in gleicher Weise, wie für sonstiges gewöhnliches Frachtgut gehaftet.

Für Schwefelsäure, Scheidewasser und andere ätzende oder gefährliche Substanzen übernimmt die Eisenbahn-Verwaltung außer in dem Falle, wo Verlust und Beschädigung durch Raub, Diebstahl, Brand, oder durch einen bestimmungsmäßig nicht als Zufall anzusehenden Achsbruch oder sonstigen, den Zug betreffenden Unfall herbeigeführt wird, keine Ersatzverbindlichkeit, behält sich vielmehr vor, vom Absender oder Empfänger Ersatz für alle Beschädigungen zu verlangen, welche durch dergleichen Substanzen an den Transportfahrzeugen entstehen.

6. Die Entschädigungspflicht der Verwaltung erstreckt sich nie auf eine höhere Summe, als den allgemeinen Handelswerth des verlornen oder beschädigten Gegenstandes am Orte und zur Zeit der Aufgabe, nicht auf entgangenen Gewinn. Bei blos theilweisem Verlust und bei Beschädigungen wird verhältnißmäßige Entschädigung geleistet.
7. Sowohl bei der völligen Entschädigung für vernichtete oder abhanden gekommene Güter, wie bei der verhältnißmäßigen Entschädigung für beschädigte Gegenstände, wird der Werth eines Centners nie höher als zu 20 Thaler angenommen, den Fall besonderer Versicherung ausgenommen. Wenn die Eisenbahn-Verwaltung den Werth des verlorenen oder beschädigten Guts zu 20 Thaler für den Centner nicht anerkennen will, so muß der Entschädigungs-Berechtigte den wirklichen Werth des verlorenen oder beschädigten Guts nachweisen, und es wird dann nur dieser nach den vorstehend angegebenen Grundsätzen, jedoch auch nur bis zum Maximum von 20 Thalern für den Centner ersetzt.
8. Kommt ein Gut bei Eilfracht innerhalb 14 Tagen und bei gewöhnlicher Fracht innerhalb 4 Wochen nach Ablauf der tarifmäßigen Lieferungsfrist an dem Bestimmungsort nicht an, so kann der Absender verlangen, daß die ihm für den Fall des Verlustes gebührende Entschädigung sofort gezahlt wird. Außerdem steht dem Entschädigungs-Berechtigten frei, für den Fall, daß das Gut sich wieder anfindet, sich dasselbe gegen Erstattung des erhobenen Schaden-Ersatzes kostenfrei nachliefern zu lassen. Im Fall eines solchen Vorbehalts ist ihm eine Bescheinigung hierüber von der Gepäck-Expedition auszustellen. Wird ein solcher Vorbehalt nicht gemacht, so wird das sich wieder anfindende Gut freies Eigenthum der Verwaltung.

§. 61. Eine höhere Entschädigung als 20 Thaler pro Centner wird auf den Grund einer Declaration des Werthes im Frachtbriefe gegen Zahlung einer Prämie gewährt, über deren Höhe und Berechnung die Tarife das Erforderliche festsetzen.

Hat eine solche Versicherung höheren Werthes stattgefunden, so leistet die Verwaltung, sofern die betreffenden Güter nicht zu den §. 60. Nr. 5. bezeichneten gehören, auch für die durch unabwendbare Folgen von Natur-Ereignissen oder sonstigen Zufall entstandenen Verluste und Beschädigungen Ersatz.

Wenn auch ein höherer Werth declarirt ist, so wird doch niemals mehr als der wirkliche Schaden ersetzt. Der Verwal-

tung steht das Recht zu, bei theilweisem Verlust oder Schaden dem Entschädigungs-Berechtigten die Wahl zu stellen, entweder mit der von ihr bemessenen Entschädigung sich zu begnügen, oder gegen Zahlung des ganzen Betrages des declarirten Werths den Rest des Guts an die Eisenbahn-Verwaltung eigenthümlich abzutreten.

Ausgeschlossen von der Versicherung sind:

Urkunden, Gemälde und Bildhauerwerke.

§. 62. Die Entschädigungspflicht der Verwaltung fällt weg, wenn die Entschädigungs-Ansprüche nicht sofort bei der Uebernahme der Güter und insonderheit bei äußerlich sichtbaren Merkmalen einer Beschädigung vor Oeffnung des Collo angemeldet sind.

III. Einführung des Betriebs-Reglements.

§. 63. Für jede Staats-Eisenbahn und jede unter Staats-Verwaltung stehende Eisenbahn tritt dieses Betriebs-Reglement erst mit dem Zeitpunkte in Kraft, welchen die betreffende Königliche Eisenbahn-Direction durch das Amtsblatt derjenigen Regierung, worin sie ihren Sitz hat, zur öffentlichen Kenntniß bringen wird. Bis zu dieser Einführung des vorliegenden Betriebs-Reglements behalten die zur Zeit bestehenden Betriebs-Ordnungen nebst den dazu ergangenen oder noch ergehenden abändernden und ergänzenden Bestimmungen ihre Gültigkeit.

Künftige Abänderungen dieses Betriebs-Reglements bleiben vorbehalten und erlangen mit demselben gleiche verbindliche Kraft, sobald die betreffende Eisenbahn-Direction in dem Regierungs-Amtsblatte des Bezirks, worin sie ihren Sitz hat, entweder die Abänderung selbst bekannt macht, oder doch das Publicum davon unterrichtet, daß eine Abänderung ergangen und wie es sich von deren Inhalt nähere Kenntniß verschaffen kann.

Berlin, den 18. Juli 1853.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

von der Heydt.

Erster Abschnitt.

Verwaltungs-Beamte.

Der Bote.

Der Dienst des Boten bestimmt sich speciell nach den Anordnungen des Büreau-Vorstehers, im Allgemeinen aber besteht derselbe in der Besorgung sämmtlicher Geschäftsgänge, in der Reinigung, Heizung und Beleuchtung der Büreau-Zimmer und zuweilen im Heften der Acten.

Der Autograph.

Für solche Arbeiten, welche vervielfältigt werden müssen, ist die Beschaffung einer Umdruckpresse vortheilhaft. Die Pressen werden im Preise von 100 Rthlrn. sehr gut geliefert, bei dem Gebrauch derselben ist die Anstellung eines Steindruckers nicht nothwendig, da ein gewandter Mann in einigen Wochen zur Behandlung der Presse hinreichende Uebung erhält.

Das Verfahren dabei ist folgendes: nachdem ein Bogen mit möglichster Genauigkeit und Sauberkeit mittelst einer eigends zu diesem Zweck hergestellten Dinte beschrieben ist, wird derselbe auf der Kehrseite mit einer Auflösung von 1 Theil Scheidewasser und 3 Theilen weichem (am besten destillirten) Wasser mittelst eines Schwammes gleichmäßig bestrichen, demnächst auf die vorher blank und glatt gereinigte Platte von Zink oder Stein mit der Seite der Schrift gleichmäßig aufgelegt, mit einigen Bogen gutem Löschpapier überdeckt, die Klappe von Filz oder Leder darüber geklappt und die Platte nun durch die Walze langsam mit gehörigem Druck durchgedreht. Nachdem nun der Bogen sorgfältig abgenommen ist, wird die Platte, auf der sich jetzt der Umdruck befindet, mit einem mit reinem kaltem Wasser getränkten Schwamm sauber und schnell überwaschen, darauf mittelst der Walze die Schwärze aufgetragen, der reine Bogen aufgelegt und nachdem die Decke übergeklappt, durchgewalzt.

Hiermit wird so oft fortgefahren, als Exemplare abzuziehen sind, jedes Mal aber vor der Schwärze die Platte überwaschen und sorgfältig vom Schmutz gereinigt.

Die zum Ueberdruck bestimmte oben erwähnte Dinte, stimmt im Wesentlichen mit der gewöhnlichen lithographischen Dinte überein, nur daß sie etwas fetter und weicher sein muß, damit sie, obgleich auf dem Papier getrocknet, doch noch einen gewissen Grad von Klebrigkeit behält, um leicht an dem Stein zu haften:

Weiße Seife	100	Theile.
weißes Wachs	100	=
Hammeltalg	30	=
Schellack	50	=
Mastix	50	=
Lampenschwarz	30	=

Mastix und Schellack werden über Feuer zusammengerieben. Man nimmt nun das Schmelzgefäß vom Feuer und setzt das Wachs und den Talg, und wenn auch diese geschmolzen sind, die feingeschabte Seife hinzu. Zuletzt wird das Lampenschwarz eingerührt. Die fertige Masse wird dann auf einer kalten Platte in Tafeln ausgegossen, und nachher in viereckige Stängelchen zerschnitten.

Beim Gebrauch reibt man die Dinte wie Tusche mit weichem Wasser an. Dieses Anreiben gelingt am besten in einer Temperatur von 30 bis 32°, weshalb man das zum Anreiben dienende Schälchen in warmes Wasser setzen kann.

Der Kanzlist.

Die Kanzlisten, deren Anzahl sich nach dem Umfange der Geschäfte richtet, arbeiten nach Anweisung des Büreau=Vorstehers, dieser vertheilt die Arbeiten, indem derselbe unten links in der Ecke den Namen desjenigen vermerkt, der die Sache mundiren soll.

Eine saubere und deutliche Handschrift und die größte Aufmerksamkeit sind Haupterfordernisse des Kanzlisten, Radirungen und Durchstreichungen in den Reinschriften müssen vermieden werden, überhaupt muß derselbe bei seiner Arbeit denken, dann wird derselbe auch im Stande sein, auf etwa eingeschlichene Fehler aufmerksam machen zu können.

Nothwendig ist es, daß der Kanzlist täglich mit seinen Arbeiten current ist, und werden danach auch die ihm zu übertragenden Arbeiten bemessen, eine Ausnahme von der Regel findet nur statt, wenn ein Arbeiter eine so große Arbeit hat, daß dieselbe in einem Tage nicht beendet werden kann.

Gehen Anlagen mit, so hat der Kanzlist dies durch Anlagestriche bemerkbar zu machen, die Anlage auch sofort in die Reinschrift hineinzulegen.

Auf jedem Concept ist Seitens des betreffenden Beamten zu vermerken, daß und wann er die Sache mundirt hat.

Der Expedient.

Die in einem Eisenbahn=Betriebs=Büreau zu fertigenden Expeditionen erfordern eine genaue Kenntniß des Betriebes, so

wie der Local- und sonstigen Verhältnisse, weshalb dem Expedienten sowohl öftere Bereisungen der Strecke, als fleißiges Actenlesen und Rücksprachen wohl zu empfehlen sind.

Alle vom Decernenten mit resr. oder expd. versehenen Verfügungen gehen vom Journal direct an den Expedienten, der nach dem Inhalt der Verfügungen das Concept mit möglichster Kürze und Klarheit abfaßt und die Sache dann zum Journal zurückgiebt.

Der Expedient muß auch besonders darauf sehen, daß durch die Expedition alles Nothwendige veranlaßt wird, und daher die Notirung von Terminen, Zurückhaltung von Abschriften 2c. verfügen.

Der Journalist.

Wie in allen Branchen, so herrschen auch in Betreff der Einrichtungen der Verwaltungs-Büreaus große Verschiedenheiten, wir werden daher wie überall nur von derjenigen Organisation sprechen, welche sich als zweckentsprechend erwiesen hat, und der man den Vorwurf, daß danach der Geschäftsgang schleppend sei, nicht machen kann, während anderer Seits auch die erforderliche Präcision und Sicherheit nicht versäumt ist.

Alle eingehenden Sachen werden vom Journalisten in Empfang genommen, präsentirt, ins Journal eingetragen, mit der Journalnummer versehen und hierauf dem Registrator zugestellt.

Sind von einer Sache Anteriora vorhanden, so hat der

J o u r -

No.	Monat und Datum des Exhibiti.	Präsentatum.	Namen des Rescribenten, Referenten und Supplikanten.	Inhalt des Exhibiti.	Namen des Decernenten und Tag an welchem derselbe die Sache erhalten hat.

Journalist im Journal bei der neuen Nummer auf die alte und bei dieser auf jene dergestalt zu conferiren, daß von einer Nummer aus alle übrigen derselben Sache mit Leichtigkeit im Journal aufzufinden, resp. zu verfolgen sind.

Befinden sich bei einer Sache Beilagen, so sind diese ihrer Zahl nach auf derselben und zwar unmittelbar unter der Nummer zu vermerken. Acten, Documente, Atteste u. s. w. müssen speciell bezeichnet werden.

Der Name des Decernenten, so wie der Tag, an welchem ihm die Sache zur Bearbeitung überwiesen, werden im Journal verzeichnet, sobald die Sachen vom Vorsitzenden zurückkommen, der den Decernenten bezeichnet hat.

Zweckmäßig ist die Einrichtung, Sachen, welche mit (†) cito oder (*) citissime bezeichnet sind, in eine Mappe von bestimmter, z. B. rother Farbe, zu legen, und bis zur definitiven Erledigung darin zu belassen. In diesem Falle muß der Journalist, sobald er beim Eintragen findet, daß eine Sache eilig ist, ohne als solche bezeichnet zu sein, dieselbe gleichfalls in die für eilige Sachen bestimmte Mappe legen.

Der Journalist hat jeden Morgen dem Büreau-Vorsteher ein Verzeichniß derjenigen offenstehenden Nummern vorzulegen, welche am zweiten Tage vorher eingegangen sind. Auch führt der Journalist einen fortlaufenden Restenzettel, der alle acht Tage alten, im Journal noch nicht gelöschten Nummern enthält, und legt denselben am Sonnabend jeder Woche dem Vorsitzenden vor.

n a l.

Datum der erlassenen Verfügung.	An wen die Verfügung erlassen ist	Inhalt der Verfügung.	Datum des Abganges.	Actenzeichen		
				Tit.	Sect.	No.

Sobald Reinschriften abgehen, wird der Tag der Absendung auf die Concepte vermerkt, hiernach werden die Sachen unter Hinzufügung des Actenzeichens im Journal gelöscht und an die Registratur gegeben.

Der Registrator.

Die Registratur ist die wesentlichste Geschäfts=Branche des Büreaus und daher der Administration überhaupt, deshalb ist die zweckmäßige Einrichtung und Fortführung derselben Bedingung zum geregelten Gange derselben. Da aber zur zweckentsprechenden Einrichtung und Verwaltung einer Registratur Geschäftskenntniß, Umsicht, Gewandtheit und vorzugsweise ein gutes Gedächtniß erforderlich sind, so ist bei der Wahl des für diesen Geschäftszweig bestimmten Beamten Vorsicht wohl zu empfehlen.

Die Anlage der Registratur kann zwar nicht mit einem Male geschehen, sondern erfolgt successive durch Entwickelung des Unternehmens selbst. Nichtsdestoweniger muß von vorn herein eine bestimmte Disposition zum Grunde gelegt werden, innerhalb deren Grenzen alsdann die Entwickelung nach den besonderen Verhältnissen und Umständen erfolgen kann.

Das hier folgende Repertorium dürfte mit der Maßgabe, daß dasselbe nach den sich darbietenden besonderen Umständen geändert oder erweitert wird, als Disposition zur Anlage der Registratur einer Eisenbahn=Verwaltung entsprechend erscheinen.

Repertorium.

Tit.	Sect.	No.	vol.	Inhalt der Acten.
A.				**Organisation.**
	I.	1	1 ꝛc.	Constituirung der Gesellschaft zur Anlage einer Eisenbahn von N. nach N.
		2		Comitee.
		3		Statutenentwurf, Aenderungen desselben, Genehmigung.
		4		Verhandlungen mit dem Staate, wegen der Concession.
		5		Anmeldungen und Scheine über gezeichnete Actien.
	II.	1		General=Versammlungen der Actionaire.
		2		Constituirung der Direction.

Tit.	Sect.	No.	vol.	Inhalt der Acten.
A.	II.	3		Constituirung des Verwaltungs-Rathes.
		4		Deponirung von Actien durch die Directions- und Mitglieder des Verwaltungs-Rathes.
		5		Einrichtung der Büreaus.
		6		Reglements und Instructionen.
		7		Conferenz-Protocolle der Direction.
		8		Circulare.
		9		Oeffentliche Bekanntmachungen.
		10		Correspondenzen mit andern Eisenbahnen.
		11		Geschäftsberichte der Direction.
		12		Geschäftsberichte anderer Eisenbahn-Verwaltungen.
		13		Formulare und Drucksachen.
		14		Anstellungs-Gesuche (alphabetisch geordnet).
		15		Personalien.
		16		Cassensachen.
		17		Anschaffung von Büchern ꝛc.
B.				**Grunderwerb.**
	I.	1		Allgemeine Verhandlungen über den Grunderwerb.
		2a.		Ankauf der Ländereien in den einzelnen Feldmarken.
		b. ꝛc.		(Für jede Feldmark ein besonderes Actenstück mit der Bezeichnung a. b. ꝛc.)
		3a.		Wiederveräußerung von Ländereien u. Grundstücken.
		b. ꝛc.		
		4		Entschädigung für Benutzung von Ländereien während der Bauzeit.
C.				**Bahnbau.**
	I.	1		Ermittelung und Feststellung der Bahnlinie und des Bauplans.
		2		Kosten der Vorarbeiten.
		3		General-Kosten-Anschlag.

Tit.	Sect.	No.	vol.	Inhalt der Acten.
C.	II.	1		Erdarbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers.
		2 ꝛc.		(Für jede Bau-Section ein besonderes Actenstück).
	III.	1		Oberbau.
		2		Kies.
		3		Schwellen.
		4		Schienen.
		5		Plattstühle.
		6		Deckbleche.
		7		Hakennägel.
		8		Holzschrauben.
		9		Laschen nebst Mutter und Schrauben.
	IV.	1		Weichen.
		2		Drehscheiben.
		3		Vertiefte Geleise.
	V.	1 a.		Brücken } für jede Bau-Section ein Actenstück und für die größeren Bauwerke, für jedes gleichfalls ein besonderes Actenstück.
		2 a.		Durchlässe }
		3 a. ꝛc.		Communicationswege (wie oben).
	VI.	1 a. b. ꝛc.		Bau des Bahnhofs N. N. (Für jeden Bahnhof ein Actenstück).
	VII.	1		Anlage der optischen Telegraphen.
		2		Anlage der electromagnetischen Telegraphen.
	VIII.	1		Anlage des zweiten Bahngeleises.
	IX.	1		Anpflanzungen.
		2		Schutz gegen Eisgang und Hochwasser.
		3		Schutz gegen Schneeverwehungen.
	X.	1		Anschaffung von Wasserkrähnen, Reservoirs u. s. w.
		2		Dampfmaschinen.
		3		Personen-Wagen.
		4		Güter-Equipagen und Viehwagen.
		5		Betriebs-Utensilien.

Tit.	Sect.	No.	vol.	Inhalt der Acten.
D.				**Betrieb.**
	I.	1		Eröffnung der Bahn und der Betrieb im Allgemeinen.
		2		Bahn-Polizei-Reglement.
		3		Betriebs-Reglement.
		4		Betriebs-Ordres.
		5		Instructionen.
		6		Bestimmungen für den Personen-, Gepäck und Equipagen-Verkehr.
		7		Bestimmungen für den Güter- und Vieh-Verkehr.
		8		Bestimmungen für den Personen-, Gepäck- und Equipagen-Verkehr mit andern Bahnen.
		9		Bestimmungen für den Güter- und Vieh-Verkehr mit andern Bahnen.
		10		Verhandlungen mit der Postbehörde.
		11		" mit den Steuerbehörden.
		12		" mit andern Bahnen, betreffs des Anschlusses &c.
		13		Tarife.
		14		Formular-Magazin.
	II.	1		Unregelmäßigkeiten und Entschädigungen im eigenen Güter- und Vieh-Verkehr.
		2		Unregelmäßigkeiten und Entschädigungen im Güter- und Vieh-Verkehr mit andern Bahnen.
		3		Unregelmäßigkeiten und Entschädigungen im eigenen Personen-, Gepäck- und Equipagen-Verkehr.
		4		Unregelmäßigkeiten und Entschädigungen im Personen-, Gepäck- und Equipagen-Verkehr mit andern Bahnen.
		5		An- und Abfuhr der Güter.
		6		Beförderung des Militairs.
		7		" auf Postfreipässe &c.
		8		" der Auswanderer.

Tit.	Sect.	No.	vol.	Inhalt der Acten.
D.	III.	1		Unterhaltung des Bahnkörpers (wie Tit. C. Sect. II. No. 1. ꝛc.)
	IV.	1 bis 9		Unterhaltung des Oberbaues (wie Tit. C. Sect. III. No. 1—9.)
	V.	1 bis 3		Unterhaltung ꝛc. (wie Tit. C. Sect. IV. No. 1—3.)
	VI.	1 ꝛc.		Unterhaltung ꝛc. (wie Tit. C. Sect. V. No. 1. ꝛc.)
	VII.	1 ꝛc.		Unterhaltung ꝛc. (wie Tit. C. Sect. VI. No. 1. ꝛc.)
	VIII.	1 ꝛc.		Unterhaltung ꝛc. (wie Tit. C. Sect. VII. No. 1. u. s. w.)
	IX.	1		Reparatur der Maschinen.
		2		Reparatur der Wagen.
		3		Revisionen der Maschinen.
		4		Revisionen der Wagen.
		5		Unterhaltung der Betriebsmittel.
	X.	1		Feuer=Versicherung. Generalia.
		2 ꝛc.		= Specialia.
	XI.	1		Brandschäden durch Locomotiven.
		2		Unfälle und besondere Ereignisse.
	XII.	1		Extrazüge.
		2		Gefundene Gegenstände.
		3		Erlaubniß zum Betreten der Bahn.
	XIII.	1		Fahrrapporte an das Eisenbahn=Commissariat.
		2		Betriebs=Resultate und deren Veröffentlichung.
E.				**Cassen= und Buchführung.**
	I.	1		Rechnungslegung des vorbereitenden Comitees.
		2		Actien=Capital, Einzahlung, Ausgabe von Quittungsbogen, Actien, Dividendenscheine.
		3		Unterbringung der Geldbestände.
		4		Special=Cassen.
		5		Emission von Prioritäts=Obligationen und darauf bezügliche Anleihen.
		6		Zins= und Dividendenzahlung.

Tit.	Sect.	No.	vol.	Inhalt der Acten.
E.	I.	7		Amortisation der Eisenbahn=Actien.
		8 a.		Revision d. Haupt= u. Stationscassen.
		u. s. w.		(Für jede Station ein Actenstück.)
		9		Pensions= und Unterstützungs=Casse.
		10		Sterbecasse.
		11		Lasten und Abgaben.
		12		Einnahme für Pächte= u. Grasnutzungen.
		13		Miethe für Dienstwohnungen.
		14		Diverse Einnahmen.
		15		Haupt= und Special=Etats.
		16		Zahlung der Gehälter an die Beamten und Gehaltsabzüge.
		17		Vorschüsse, Gratificationen, Unterstützungen und Umzugskosten.
		18		Cautionen der Beamten.
F.	I.	1		**Processe.**
		u. s. w.		
G.				**Personalia.**
	I.	1		Direction. (Jede Person bekommt ein eigenes Actenstück.)
		u. s. w.		
	II.	1		Büreaubeamte desgl.
		u. s. w.		
	III.	1		Cassenbeamte =
		u. s. w.		
	IV.	1		Bahnbeamte =
		u. s. w.		
	V.	1		Betriebsbeamte =
		u. s. w.		
	VI.	1		Maschinenbeamte =
		u. s. w.		
	VII.	1		Liste der zur Anstellung notirten Personen.
		2		Allgemeine Verhandlungen über die Vereidigung der Beamten.
		3		Aerztliche Behandlung der Beamten.
		u. s. w.		u. s. w.

Sobald die eingegangenen Sachen journalisirt übergeben werden, ist auf jede Pièce das Actenzeichen zu vermerken. Ebenso ist in den Acten selbst auf dem dazu bestimmten vorgehefteten Bogen die eingegangene Nummer mit Datum zu verzeichnen, die gestrichen wird, sobald die betreffende Pièce eingeheftet ist, so daß also jeden Augenblick feststeht, ob die Acten vollständig sind, oder welche Nummern in denselben fehlen; nachdem dies geschehen, sind die Acten oder die etwa noch lose vorhandenen Anteriora der neuen Sache beizulegen und diese dem Büreau-Vorsteher zuzustellen.

Von allen Sachen, welche Orig. fortgehen, selbst wenn dies unter Beding der Rückgabe geschieht, hat die Registratur Canzlei-Notizen zurückzubehalten. Bei solchen Sachen, welche s. v. r. (s. p. r.) fortgehen und bei den zu reproducirenden Sachen ist genau der Termin zur Rückgabe in den Terminkalender zu notiren und Vorlage zu machen, falls derselbe nicht inne gehalten wird. Ist vom Decernenten die Festsetzung eines Termins vergessen worden, so ist derselbe von dem Registrator ein für alle Mal auf acht Tage zu notiren.

Sämmtliche Vorlagen werden dem Büreau-Vorsteher vorgelegt, welcher die vorläufige Berichterstattung, resp. die Erledigung der Sache auf kürzestem Wege veranlaßt.

Die losen Pièoen werden täglich zu den Acten gebracht, indeß muß sich der Registrator zuvor überzeugen, daß sämmtliche Verfügungen zur Ausführung gekommen sind, und muß derselbe durch Fertigung von Extracten die größtmöglichste Vollständigkeit der einzelnen Acten herbeiführen.

In die Acten werden vorn nächst dem Nummerbogen einige leere Bogen geheftet, welche zur Fertigung des Rotulus benutzt werden, zu diesem Behuf müssen auch die Acten foliirt werden. Für die zu verausgabenden Acten muß der Registrator ein Acten-Ausgabe-Journal führen:

Lauf. No.	Datum der Ausgabe.	Der Acten				betreffend.	Name der Empfänger.	Datum der Rückfeferung.
		Tit.	Sect.	No.	vol.			

Der Büreau-Vorsteher.

Der Büreau-Vorsteher hat die Büreau-Verwaltung in ihrem ganzen Umfange zu überwachen und zu controlliren. Er muß deshalb nicht blos von allen ein- und ausgehenden Sachen Kenntniß haben, sondern auch die ganze Geschäfts-Verwaltung so verfolgen, daß er zu jeder Zeit über die Lage der einzelnen Angelegenheiten Auskunft geben kann.

Der Büreau-Vorsteher ist ferner dafür verantwortlich, daß die Büreau-Verwaltung jederzeit in musterhafter Ordnung ist; zu diesem Behuf werden alle Anordnungen für die Büreau-Beamten nur durch ihn, namentlich aber niemals ohne sein Vorwissen erlassen.

Sobald die neu eingegangenen Sachen vom Journalisten präsentirt und journalisirt, und vom Registrator mit Actenzeichen und mit den Anteriora versehen sind, empfängt dieselben der Büreau-Vorsteher zur Kenntnißnahme und Beförderung an den Vorsitzenden.

Außerdem liegt demselben die Vertheilung der Arbeiten an die Kanzlisten ob, welches in der oben besprochenen Art und Weise geschieht; nach Vollendung derselben werden sie von ihm collationirt, contrasignirt und dem Vorsitzenden zur Zeichnung vorgelegt. Hiernach werden die Sachen so schleunig als möglich zur Versendung gebracht, indem dieselben in das Briefbuch des Boten eingetragen und demselben zum Abtragen übergeben werden.

Die mundirten Concepte gehen an den Journalisten zur Austragung, und von diesem zum Registrator, der dieselben zu den Acten bringt.

Vorladungen, Formularbescheide und Ausfertigungen per copiam decreti werden vom Vorsteher mit dem Siegel des Directorii versehen und beglaubigt.

Je nach dem Umfange der Verwaltung wird der Büreau-Vorsteher auch noch anderweitig thätig sein können, und ist es namentlich zweckmäßig, wenn derselbe die Expedition mit übernehmen kann, ebenso ist häufig die Registratur mit dem Journal vereinigt, oder wird eine dieser Branchen vom Büreau-Vorsteher mit versehen.

Nach dem Vorstehenden greifen in Betreff der Büreau-Verwaltung noch folgende allgemeine Bemerkungen Platz.

Die Dienststunden dauern von Morgends 9 bis Mittags 1 Uhr und von 3 bis 6 Uhr Nachmittags, es ist dabei aber zu empfehlen, für die Stunden 1 bis 3 Uhr einem der Büreau-Beamten die Wache übernehmen zu lassen, und demselben dafür den Nachmittag frei zu geben.

Wie oben erläutert, gehen die neuen Sachen, wenn die-

selben präsentirt, journalisirt und mit Anteriora versehen sind, durch den Büreau-Vorsteher an den Vorsitzenden, welcher dann dieselben den verschiedenen Decernenten zur Bearbeitung zuschreibt.

Die Letztern sollen die ihnen zugeschriebenen Sachen in 24 Stunden, mit † oder * bezeichneten aber sofort, und Rücksprachsachen in 2 bis 3 Tagen erledigen.

Sobald der Vorsitzende eine Sache mit „z. V." bezeichnet, so wird dieselbe in der nächsten Conferenz zum Vortrag gebracht, über mit „z. R." bezeichnete Gegenstände wird täglich mit dem Vorsitzenden Rücksprache gehalten, nach gehaltener Rücksprache wird auf die Sache unterhalb der Verfügung vermerkt, daß dies geschehen.

Die von den Decernenten abgefaßten Verfügungen werden entweder förmlich expedirt, durch Decrets-Abschrift mitgetheilt oder brevi manu vorgelegt, oder aber nur vorgezeigt, je nachdem sie an Behörden, Privat-Personen oder Beamte gerichtet sind, die Wichtigkeit oder die Beschleunigung der Sache die eine oder die andere Form erfordert oder zur Erleichterung des Geschäfts-Verkehrs gewählt wird.

In welcher Form aber eine Verfügung, welche nicht vollständig expedirt wird, zur Ausführung gebracht werden soll, wird von dem Decernenten jedes Mal in derselben mit den gewöhnlichen Bezeichnungen: „refr.", „expd.", „scrib.", „p. cop. dec.", „Orig. br. m.", „Orig. s. v. oder s. p. r. vorzulegen", „vorzuzeigen", „nach Formular", angedeutet.

Acten und Sachen dürfen nicht lose, sondern stets nur in den dazu bestimmten Fächern liegen, damit sie auch in Abwesenheit der betreffenden Beamten sofort gefunden werden.

Die Controlle.

Die Controlle ist im Interesse der Verwaltung der wesentlichste Geschäftszweig, indem dieselbe durch specielle Ueberwachung des Verbrauchs der Materialien rc. überall die größte Sparsamkeit herbeizuführen und auf Grund der gemachten Erfahrungen alsdann den Etat festzustellen und Ueberschreitungen desselben zu verhindern hat.

In gleicher Weise ist dieselbe wesentlich durch ihre Ueberwachung des Verkehrs in allen seinen Theilen, wodurch nicht bloß Unredlichkeiten, sondern auch Unordnungen, Nachlässigkeiten und dergl. vermieden werden.

Die Controlle wird in Betracht ihrer Wichtigkeit und ihres Geschäftsumfanges getrennt von dem Betriebs-Büreau unter einem eigenen Vorsteher geführt und sind außer dem Letztern noch die nach Bedürfniß erforderlichen Assistenten beschäftigt.

Die Arbeiten der Controlle bestehen darin:

Die Rapporte der Einnehmer, Gepäck- und Güter-Expedienten, sowie die Karten der Letzteren zu prüfen, die daraus hervorgehenden Einnahmen zu buchen und die betreffenden Cassenordres zu expediren.

Die Abrechnungen über den gemeinschaftlichen Verkehr mit andern Bahnen herzustellen.

Die Liquidation über die Beförderung Postfreipaß-Besitzer und postzwangspflichtiger Güter aufzustellen.

Die Controlle über die zu bezahlenden Assecuranz-Gelder zu führen.

Die Beschaffung, Verausgabung und Ueberwachung des Verbrauchs der Billets für Personen, Equipagen und Vieh und der Garantiescheine.

Die Controlle über die richtige Führung der Inventarien Seitens der Stations- und einzelnen Verwaltungs-Vorsteher.

Sämmtliche Betriebs-Rechnungen und die Abschlüsse des Coaks-Verwalters und des Materialien-Verwalters zu revidiren und in calculo zu prüfen.

Die für den Jahresbericht erforderlichen tabellarischen Zusammenstellungen zu fertigen.

Wie wir in den Abhandlungen über den Betrieb der verschiedenen Expeditionen sehen werden, werden täglich von den Einnehmern, Gepäck- und Güter-Expedienten Rapporte, auch von den Expedienten die empfangenen Karten über den Fracht-Eilgut-Verkehr u. s. w., und Seitens der Gepäck-Expedienten die empfangenen Garantiescheine mit daran befindlichen Coupons und monatlich auch die Talons der verbrauchten Garantiescheine an die Controlle eingesendet.

Die Controlle prüft in Betreff des Personen-Verkehrs den Rapport in calculo und stellt dadurch die Einnahme aus demselben fest.

Rücksichtlich des Passagier-Gepäcks wird zunächst die Richtigkeit des Rapports durch Vergleichung desselben mit den von den Empfangsstationen eingegangenen Garantiescheinen festgestellt, alsdann gleichfalls in calculo geprüft.

Ein gleiches Verfahren findet in Betreff der Beförderung der Equipagen, Pferde, Hunde und des übrigen mit den Personenzügen beförderten Viehes durch Vergleichung der von der Empfangsstation eingegangenen Billets mit dem Rapport und demnächstiger Prüfung in calculo statt.

In Betreff des Fracht- und Eilgut-Verkehrs werden zuerst die Karten in Bezug auf die richtige Anwendung des Tarifs

Einnahme-Controlle.

Station ....

Datum.		Einnahme.																											Ablieferung an die Haupt-Casse.					
		Für Personen incl. Militair ꝛc.			Für Gepäck u. Vieh mit d. Pers.-Züg.			Für Equipagen.			Für Fracht- u. Eilgüter.			Für Vieh mit den Güterzügen.			Erhobene Nachnahme u. Provision.			Erhobene Assecuranz-Prämie.			Erhobene Lagergelder.			Total-Einnahme.			Datum.		No. d. Rapports.	Betrag.		
Monat.	Tg.	Th.	Sg.	Pf.	Th.	Sg.	Pf.	Th.	Sg.	Pf.	Th.	Sg.	Pf.	Th.	Sg.	Pf.	Th.	Sg.	Pf.	Th.	Sg.	Pf.	Th.	Sg.	Pf.	Th.	Sg.	Pf.	Mon.	Tg.		Th.	Sg.	Pf.

und in calculo geprüft, alsdann werden dieselben mit den Rapporten verglichen.

Wenn nun schließlich durch Vergleichung der Versand- mit den Empfangs-Rapporten die Einnahme-Summen überall festgestellt sind, werden die Expeditionen in Höhe der gehabten baaren Einnahmen belastet.

Es wird für jede Station eine besondere Einnahme-Controlle eingerichtet, und hat auf Grund derselben die Controlle bei eigener Verantwortlichkeit Anzeige an die Direction zu machen, wenn Expeditionen einen höhern Cassenbestand anwachsen lassen, als denselben gestattet ist.

Es wird in den betreffenden Capiteln erklärt werden, wie die Expeditionen die Recapitulationen führen, welche mit dem Beginn eines Monats von denselben, und zwar nach jeder Station ein besonderer Bogen, angelegt werden, dieselben werden am Schluß des Monats der Controlle eingereicht, welche die von einer Station immer zusammen binden läßt, wodurch weitere Buchungen Seitens derselben unnöthig werden.

Nachdem die Richtigkeit der Recapitulationen festgestellt ist, werden auf Grund derselben die Cassenordres ausgefertigt, durch diese wird die Kasse angewiesen, die stattgehabten Einnahmen auf die betreffenden Titel zu verbuchen und die Expeditionen für diesen Betrag zu belasten, da die Casse die im Laufe des Monats stattgehabten Baarsendungen den Stationen creditirt hat. — —

Jede einzelne, unter einer besonderen Verwaltung stehende Eisenbahn verbindet immer nur wenige bedeutendere Orte mit einander, sie ist auf eine so kurze Wegstrecke beschränkt, welche dem ausgedehnten Reise- und Handels-Verkehr cultivirterer Staaten durchaus nicht entspricht. Die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn-Verwaltung z. B., könnte aus eigener Befugniß die Beförderung von Personen oder Sachen von Berlin ab nicht weiter, als bis Magdeburg übernehmen, Personen, welche weiter reisen wollen, müßten zu Magdeburg ihre Gepäcke von der Berlin-Potsdam-Magdeburger Verwaltung zurückfordern, dieselben einer andern Bahnverwaltung zur Weiterbeförderung überliefern und für sich selbst neue Billets zur Weitereise lösen; Frachtgüter aber, welche ein Berliner Versender nach Braunschweig oder weiter transportiren lassen will, müßten zunächst an einen Geschäftsfreund in Magdeburg adressirt, durch diesen in Empfang genommen und an die Verwaltung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn geliefert werden, welche letztere den Transport wiederum nur bis zu dem Anschlußpunkte Oschersleben befördern könnte, wo dasselbe Verfahren eintreten müßte,

damit das Gut endlich auf der dritten, für sich bestehenden Bahn, der Herzoglich Braunschweigschen, von Oschersleben bis Braunschweig gelangen kann. Es leuchtet ein, daß eine solche Beförderungsweise unangenehm, beschwerlich und nachtheilig sein würde, abgesehen davon, daß sie als eine höchst unbeholfene erscheint. Daher haben denn die Verwaltungen zweier oder mehrerer bei einander gelegener Bahnen ihre Eisenwege, Schiene an Schiene, verbunden und derartige Einrichtungen getroffen, daß Personen und Sachen von Stationen der einen Bahn nach Stationen einer andern eben so unmittelbar befördert werden können, als wenn die ganze zu passirende Bahnstrecke einer und derselben Verwaltung gehörte. Der Verkehr, welcher sich dergestalt von Bahn zu Bahn bewegt, wird in der Geschäftssprache ein directer, oder ein gemeinschaftlicher Verkehr genannt; haben drei oder mehr Eisenbahn-Verwaltungen sich zu einem solchen directen Transportbetriebe verbunden, so nennt man ihn auch einen Verband-Verkehr. Im Gegensatz steht der eigene oder innere Verkehr, welcher auf den Bahnbereich einer und derselben Verwaltung beschränkt ist.

Die Beförderungs-Preise für Personen und Sachen im directen Verkehr zweier oder mehrerer Bahnen werden nur einmal, für die ganze Transportstrecke erhoben: entweder durch diejenige Verwaltung, der die Abgangsstation angehört, oder durch diejenige, der die Ankunftsstation gehört. Selbstverständlich muß daher über die Einnahmen aus dem directen oder Verband-Verkehr eine Abrechnung zwischen den betheiligten Verwaltungen stattfinden, damit, nach Maßgabe der kürzeren oder längeren Strecke, welche die Reisenden oder die Frachtgüter auf jeder einzelnen Bahn zurückgelegt haben, auch jede einzelne Bahnverwaltung den ihr gebührenden Einnahme-Antheil wirklich erhalte. Es ist Sache der Controlle, diese Abrechnung aufzustellen, beziehungsweise die von der Controlle einer andern Bahn aufgestellte derartige Abrechnung zu prüfen. In der Regel stellt jede Controlle über die auf den eigenen Bahnstationen vereinnahmten Transport-Gebühren eine solche Abrechnung auf und übersendet sie an die Verwaltungen der anderen betheiligten Bahnen. Für größere Verbände hat man besondere Abrechnungs-Büreaux etablirt.

Das Abrechnungs-Geschäft ist zuweilen schwierig und oft complicirt, besonders, wenn viele Bahnverwaltungen mit ungleichen, verschiedenartigen Antheilsätzen, die mitunter nicht in geradem Verhältniß zur betreffenden Bahnlänge stehen, dabei participiren.

Bevor ich auf das Abrechnungs-Geschäft selbst eingehe, ist es nothwendig die Frachtkarten, Rapporte und Buchungen der Expeditionen darzustellen. Es sei mir erlaubt, den Modus, welcher auf der Berlin-Hamburger, der Mecklenburgischen und Lübeck-Büchener Eisenbahn seit einer Reihe von Jahren mit dem besten Erfolge besteht und allen anderen Systemen unbedingt vorzuziehen ist, zu erläutern.

Das Wesentliche des Verfahrens besteht darin, daß die Empfangsstelle (d. h. die Güterexpedition der Bestimmungsstation) für den ganzen Inhalt der dorthin ausgefertigten Frachtkarte verantwortlich gemacht — belastet — wird, daß also die auf der Versandstelle schon im Voraus erhobenen Transportgebühren (Frankaturen) bei Feststellung der aus dem betreffenden Transporte hervorgehenden Einnahmen, gar nicht als Transportgebühren in Betracht kommen, sondern nur als eine, für Rechnung der Empfangsstelle gemachte Einnahme, erst bei der Feststellung der Be- und Entlastung, täglich oder erst monatlich, compensirt werden. Dabei ist es gleichgültig, ob die Frankatur nur aus Frachten oder außerdem noch aus Prämien, Zöllen und dergleichen besteht, sie erscheint bei der Ausgleichung nur mit einer Summe, sie könnte eben so gut noch aus andern ganz fremden Substanzen bestehen, welche die eine Stelle der andern gutzubringen hätte und man kann sie daher, wenn man will, sogar mit den Nachnahmen zusammenwerfen.

Da also die Empfangsstelle für den ganzen Inhalt der Karte aufkommen muß, so hat diese allein auch die zu erhebenden Gefälle in derselben zu berechnen, und die Karte enthält für Frankaturen gar keine Rubrik.

Die Versandstelle wirft nur die, von ihr für Rechnung der Empfangsstelle erhobenen, Franko-Beträge in die Rubriken **15. 16. 18.** und **21.**, sowie die Nachnahmen aus, und notirt

(Siehe Formular A.)

am Fuße der Karte die ganze bereits erhobene Summe zu ihren Lasten, ohne sich um das zu kümmern, was die Empfangsstelle noch zu erheben hat.

Die Empfangsstelle hat zunächst die Karte nach den Frachtbriefen 2c. zu prüfen, und demnächst die noch zu erhebenden Beträge auszuwerfen, wobei sich von selbst ergiebt, ob die Versandstelle sich wirklich zu allen Frankaturen bekannt hat. —

Der Rapport bringt die Ausgleichung. Derselbe enthält nur die Totalsummen der Karten und zwar

im Versande die Ansätze in den Rubriken **10.** bis **19.**, die erhobene Frankatur in Rubrik **27.** und diejenigen Nach-

nahme-Beträge, welche die Empfangsstellen für Rechnung der Versandstellen einzuziehen haben, in Rubr. 28.

im Empfange sind die Rubriken 10. bis 26. (Total-Inhalt der Karten) auszufüllen, die Beträge aber, welche auf der Versandstelle schon erhoben sind, werden in Rubrik 29. angegeben. Dem Empfangs-Rapporte sind die Original-Karten als Belag beigefügt.

(Siehe Formulare B. und C.)

Während die Controlle die Karten prüft und die Rapporte feststellt, geschieht die Buchung durch die Expeditionen, indem letztere den mit jeder Station stattgefundenen Verkehr tageweise recapituliren und diese Recapitulationen der Controlle mit dem

(Siehe Formular D.)

Monats-Abschluß zusenden. Im directen Verkehr mit anderen Bahnen sind die Recapitulationen doppelt aufzustellen, damit ein Exemplar der andern Bahn, oder dem Abrechnungs-Büreau zugehen, das andere der eignen Controlle als Buchung verbleiben kann. Von wesentlichem Vortheile ist es, wenn die Karten, Versand- und Empfangs-Register, Rapporte und Recapitulationen in der Reihefolge der Rubriken übereinstimmen.

Was bei diesem Verfahren besonders hervortritt, ist der Umstand, daß man im Stande ist, die Richtigkeit der verrechneten Beträge mit Leichtigkeit zu prüfen, wenn man die Zahl der zur Fracht ꝛc. berechneten Centner der ganzen Karte addirt, und mit den Tarifen der bezüglichen Frachtklassen multiplicirt. Es wird zwar in der Controlle speciell geprüft, aber man hat nicht nöthig, sofern man es ersparen will, jede einzelne Position nachzurechnen, sondern man kann aus Tages-, selbst aus Monats-Ueberschlägen die Ueberzeugung gewinnen, ob für alle transportirten Quanta auch wirklich die Einnahmen zur Kasse geflossen sind, was nicht gut möglich ist, wenn die Centnerzahl in franco und überwiesene getheilt wird und was fast unmöglich ist, wenn die Einnahme aus einer und derselben Karte an verschiedenen Orten als Frankatur oder Ueberweisung verrechnet wird.

Wir gehen nun zur Abrechnung über.

Da, wo das vorbezeichnete Kartirungs- und Rapportirungs-Verfahren nicht besteht, sollte man mindestens die unter D. gegebenen Monats-Recapitulationen durch die Expeditionen fertigen lassen, was bei jedem andern Karten- und Rapport-System sehr wohl geschehen kann. Wird den Recapitulationen noch eine Haupt-Recapitulation beigefügt, so führen diese fast von selbst auf das

(Siehe Formulare E. und F.)

nachfolgende Abrechnungsverfahren hin, welches unsers Wissens

durch die Controlle der Berlin-Hamburger Bahn zuerst in Ausführung gebracht ist.

Schreitet man zur Abrechnung, so braucht man sich nur auf die Theilung der Frachten und Assekuranzen einzulassen. Nachnahmen, Zölle und Frankaturen sind nicht zu repartiren, sondern nur im Abschlusse auszugleichen, was sehr einfach und untrüglich geschieht, sobald die Recapitulationen bis zu dem Total jeder Bahn durchgeführt sind. Die Ansätze in der Theilungs-Abrechnung sind einfach; und so zu halten, daß zur Vermeidung unnöthigen Schreibens und Rechnens, der Verkehr einer und derselben Strecke hin und zurück zusammengestellt und nur einmal repartirt wird, denn das Verhältniß ist auf der Rücktour dasselbe wie auf der Hintour. Um ferner die Arbeit des Rechnens so viel wie möglich einzuschränken, repartire man nicht jede einzelne Transporttour für jede einzelne Bahnverwaltung, sondern man suche den Verkehr, welcher ein und dieselbe Strecke jeder Bahn passirte, zusammenzufassen und den Antheil dieser Strecke aus dem gesammten Verband-Verkehr, mit einem Male zu berechnen.

Das ist allerdings nur dann möglich, wenn für eine bestimmte Strecke und für ein bestimmtes Quantum ein bestimmter Werth gefunden wird, indem man ermittelt, mit welchem Betrage eine Verwaltung für eine bestimmte Bahnlänge an jedem Centner participirt. Ich habe dies darzustellen gesucht in einer Ermittetung der Theilungssätze, welche auf der Tour nach oder von jeder Station den Werth pro Centner für jede Bahnstrecke dahin ergiebt, daß nach Maßgabe der betreffenden Bahnlänge der Centner Klasse I. mit 5 Pf., Klasse II. mit 4 Pf. und Eilgut mit 10 Pf. pro Meile berechnet ist.

Theilungssätze

für

die einzelnen Strecken jeder Bahn, welche im N. N. Verbande in Betracht kommen (excl. Unkosten).

	I. Pf.	II. Pf.	III. Pf.
Dresden-Leipzig	77,50	62	155
Riesa-Leipzig	45	36	90
Berlin-Cöthen	100	80	200
Jüterbogk-Cöthen	58,75	47	117,50

	I. Pf.	II. Pf.	III. Pf.
Wittenberge-Cöthen	36,25	29	72,50
Dessau- dgl.	13,75	11	27,50
Halle-Weimar	57,50	46	115
dgl. -Erfurt	71,25	57	142,50
dgl. -Gotha	90	72	180
dgl. -Eisenach	110	88	220
dgl -Bahngrenze	126,25	101	252,50
Weimar- dgl.	68,75	55	137,50
Erfurt- dgl.	55	44	110
Gotha- dgl.	36,25	29	72,50
Eisenach- dgl.	16,25	13	32,50
Bahngrenze Bebra	15	12	30
dgl. Guntershausen . . .	45	36	90
dgl. Cassel	55	44	110
dgl. Warburg	90	72	180
dgl. Carlshafen	87,50	70	175
Bebra Guntershausen	30	24	60
Cassel-Carlshafen	32,50	26	65
dgl. Warburg	35	28	70
Guntershausen-Marburg	61,25	49	122,50
dgl. Gießen	81,25	65	181,25
dgl. Frankfurt M. W. .	125,625	100,50	251,25
Cassel-Frankfurt	135	108	270
dgl. Gießen	$90\frac{5}{8}$	72,50	181,25
dgl. Marburg	$70\frac{5}{8}$	56,50	141,25
Marburg-Frankfurt	64,375	51,5	128,75
Giessen- do.	44,375	35,5	88,75
Frankfurt M. N. Darmstadt . . .	$18\frac{1}{8}$	14,50	36,25
dgl. Heidelberg M. N.	59,375	47,50	118,75
dgl. Mannheim M. N.	58,75	47	117,50
Heidelberg-Bruchsal	22,50	18	45
dgl. Karlsruhe	37,50	30	75
dgl. Baden	$61\frac{7}{8}$	49,50	123,75
dgl. Kehl	88,75	71	177,50
dgl. Offenburg	86,25	69	172,50
dgl. Dinglingen	$98\frac{1}{8}$	78,50	196,25
dgl. Freiburg	$128\frac{1}{8}$	102,50	256,50
dgl. Haltingen	166,25	133	332,50
dgl. Basel	190,25	157	371,50

Zieht man zu diesen Theilungssätzen noch die bezüglichen Unkosten (für Auf- und Abladen, An- und Abfahren), so wird der zur Frachterhebung vorgeschriebene Tarif allerdings noch nicht ganz genau erreicht, sondern es ist letzterer, da die nach den Grundzahlen pro rata der Bahnstrecken ermittelten Frachtbeträge auf Viertelgroschen oder volle Kreuzer abgerundet sind, um ein Geringes, zum Theil 1 — 3 Pf. höher; aber dieser Mehrbetrag des Tarifs ist eben nur eine Abrundung über den eigentlichen Transportpreis hinaus, der ausdrücklich auf 5 Pf. für I. Klasse, 4 Pf. für II. Klasse und 10 Pf. für Eilgut pro Centner und Meile, unter Hinzurechnung der Ladelöhne ꝛc. festgestellt ist.

Außer diesen Tarifs-Abrundungen kommen noch die Erhebungs-Abrundungen der einzelnen Fracht-Posten in Rücksicht, welche man entweder zur späteren speciellen Theilung reserviren, oder gleich der erhebenden Bahn-Verwaltung (Empfangsbahn) zutheilen könnte, denn diese hat die Kosten und Gefahr für das Incasso der Beträge, Auslieferung der Güter ꝛc., und die Versandbahn, welche ebenfalls mehr Kosten hat, als die etwaigen Zwischenbahnen, wird dafür in gleicher Weise auf umgekehrter Tour entschädigt, während die Zwischenbahnen billigerweise wohl nichts weiter fordern können, als den Transportpreis pro rata ihrer Bahnstrecke, da sie sonst kein Risico, Formular- und Arbeitskosten zu bestehen haben.

Da aber außer den Frachten auch noch die Prämien zu vertheilen sind und wenn diese nicht etwa einer besondern, vielleicht jährlichen Vertheilung vorbehalten werden sollten, wenn ferner auch die Zwischenbahnen die Theilnahme an den Erhebungs-Differenzen nicht aufgeben wollen, ein Object, das für die einzelne Verwaltung unbedeutend ist, so bleibt nur übrig:

entweder durch Division mit dem Tarifsatze in die zu theilende Summe der erhobenen Frachten und Prämien, die Zahl zu finden, wie oft Mal der Tarif erhoben ist, also eine imaginäre Centnerzahl, bei der jede betreffende Verwaltung mit ihrem Werthe pro Centner participirt;

oder die Antheile jeder Bahn dadurch zu suchen, daß die auf jeder Strecke überhaupt transportirte Centnerzahl mit den bezüglichen, nach obigen Grundsätzen gefundenen Antheilssätzen (resp. 5, 4 oder 10 Pf. pro Meile und die Unkosten) multiplicirt und die Assecuranz-Prämien, sowie die gegen die wirklich erhobene Summe sich herausstellende Abrundungs-Differenz, nach Verhältniß der so ermittelten Fracht-Antheile repartirt werden.

Wenn das letztere Verfahren auch nicht mathematisch richtig ist, indem die Prämien nicht genau derjenigen Strecke zufallen dürften, für welche sie zur Erhebung gelangten, so muß das Endresultat doch ganz nahe zutreffen und die unbedeutende Verschiedenheit dürfte nicht genug gegen die durch die Vereinfachung zu erzielende Ersparung hervortreten. Die letztere Abrechnungsweise ist hier zur Anschauung gebracht:

1) der Total-Versand und der Total-Empfang an Fracht- und Eilgütern ist (ohne Rücksicht auf Frankatur) für ein und dieselbe Transportstrecke zusammengestellt, und diese Zusammenstellung ist mit einer Nachweisung versehen: mit wie vielen Centnern jede Bahn bei dem Transporte betheiligt war.

Der letztgedachte Nachweis könnte ganz fortbleiben; er ist nur der größern Deutlichkeit halber hinzugefügt.

(Siehe Formular G.)

2) auf Grund dieser Zusammenstellung ist die Antheils-Ermittelung geschehen, in der alles Gut, welches im gesammten Verband-Verkehr, von und nach allen Stationen ein und dieselbe Strecke passirte, also für die betheiligte Bahn einen und denselben Werth pro Centner repräsentirt, vereinigt ist und, mit dem genannten Werthe multiplicirt, den Gesammt-Antheil der bezüglichen Bahn-Verwaltung für die betreffende Strecke giebt.

(Siehe Formulare H. a. u. H. b.)

Die Repartition hat es also hier nicht mit dem Gelde, sondern mit dem Gewicht zu thun, denn jeder Centner stellt einen bestimmten Werth dar. Das, was an Frachten, Zöllen, Nachnahmen, Frankaturen wirklich erhoben ist, braucht in der Abrechnung nicht speciell nachgewiesen zu werden, sondern ist erst bei der Saldirung nöthig und kann in einer Summe unmittelbar aus den Recapitulationen in den Abschluß aufgenommen werden

Der Abschluß oder die „Uebersicht über Guthaben und Schuld 2c." würde in der folgenden Form aufzustellen sein, indem die Zahlen für die Rubriken 2. — 8., 12. — 14. aus den Gesammt-Recapitulationen, für die Rubriken 9., 10., 11. aber aus den Theilungs-Rechnungen zu entnehmen sind.

(Siehe Formular J.)

Das Rechnungswesen und die Controlle sind folgendermaßen zu ordnen:

a) Die Empfangs-Expedition wird verpflichtet, die Karten nachzurechnen, mit den Frachtbriefen genau zu vergleichen,

etwa vorgefundene Unrichtigkeiten nach den gegebenen Instructionen und nach bestem Ermessen sofort zu berichtigen und davon der Versand-Expedition Mittheilung zu machen.

b) Die Versand-Expedition hat jeder Empfangs-Expedition am letzten Tage jedes Monats durch ein besonderes Avertissement, die für den abgelaufenen Monat zuletzt expedirte Karte mit Datum, Nummer und Collizahl bekannt zu machen, damit die Empfangs-Expedition nicht unnöthig auf eine etwa noch ankommende Karte zu warten hat, sondern ihre Recapitulationen schließen und der Special-Controlle zusenden kann.

c) Die Special-Controllen prüfen die Karten, welche die eigenen Expeditionen entweder täglich mit dem Rapporte, oder monatlich mit der Recapitulation einzusenden haben, in calculo, stellen auf Grund der geprüften Karten und der in Monatsheften ebenfalls einzusendenden Versand-Register, die Recapitulation fest, und resümiren in einer General-Recapitulation alle Stationen ihrer eigenen Bahn zu einer Bahn-Summe. — Findet die Special-Controlle bei Prüfung der Karten nun dennoch Fehler, so theilt sie die Aenderung der Special-Controlle der Versand-Bahn mit und ordnet solche mit dieser.

Die Special-Controllen theilen sich einander summarische Decaden-Rapporte mit, indem sie den Versand und Empfang jeder ihrer eigenen Expeditionen im Verkehr mit jeder Expedition der andern Bahn, für je 10 Tage in einer Zeile, den betreffenden Special-Controllen zusenden. Demnächst nehmen sie von den Recapitulationen Abschrift (wenn es nicht vorgezogen wird, dieselben von den Expeditionen in duplo einliefern zu lassen), und sendern die Unicate in den bereits vorgeschriebenen Terminen, an das Abrechnungs-Büreau.

d) Das Abrechnungs-Büreau hat die Versand-Recapitulationen mit den Empfangs-Recapitulationen zu vergleichen, von etwaigen Abweichungen den beiderseitigen Special-Controllen sofort und gleichzeitig Kenntniß zu geben und nun die Abrechnung ohne Rücksicht auf ungeordnete Differenzen aufzustellen, indem in allen differirenden Punkten die Verrechnung der Empfangsstelle der Rechnung zu Grunde gelegt und die Differenzen zur Ausgleichung für den näch-

sten Monat übertragen werden. Diese Ausgleichung muß aber bis zur nächsten Rechnung unbedingt erfolgen. — Das Centralbüreau hat über den Güter-Verkehr keine Bücher zu führen, denn die Unicate der Recapitulation bleiben ihm und gelten anstatt der Buchung, indem sie monatsweise eingebunden werden.

Der direkte Verkehr mit anderen Bahnen hat auch die für das reisende Publikum so große Bequemlichkeit hervorgerufen, daß einmal beladene Wagen die verschiedenen Bahnen durchlaufen, um die enthaltende Ladung dem Ziele direct zuzuführen. Ueber die dadurch bedingte Mitbenutzung fremder Wagen im eigenen Verkehr werden auf Grund der Zugführer-Rapporte Wagenmiethen-Contos geführt und monatlich die Liquidationen derjenigen Wagenmiethen aufgestellt, welche die Verwaltung an andere Bahnen zu zahlen hat, nach gegenseitigem Austausch dieser Liquidationen werden dann die Beträge compensirt.

N. N. Eisenbahn.

		Die Wagen gingen		Wagen						durchlaufene Meilen		Betrag der Mieths-Entschädigung		
				Personen			Güter							
				4	6	8	4	6	8					
Mon.	Tg.	von	nach	rädrige.						$\frac{1}{1}$	$\frac{1}{10}$	thlr.	sg.	pf.

Nach §. 5. des Postgesetzes vom 5. Juni 1852 sind alle Frachtstücke bis zu 20 Pfund postzwangspflichtig, dagegen zahlt die Post die Fracht für diejenigen Päckereien, welche von derselben auf den Eisenbahnen befördert werden und mehr als 20 Pfd. wiegen.

Die Ober-Post-Directionen reichen deshalb den Eisenbahn-

Gesellschaften den Nachweis der von den Postanstalten beförderten, mehr als 20 Pfund wiegenden Sendungen ein und die Controlle stellt hiernach die Liquidation auf, es kommt hierbei der Eilgutsatz nach Abzug der An- und Abfuhrkosten also 8 bis $8\frac{1}{2}$ Pf. pro Centner und Meile in Ansatz.

Wegen Versicherung der zu befördernden Güter, Equipagen u. s. w. schließen die Eisenbahngesellschaften mit irgend einer Assecuranz-Gesellschaft Contract, danach werden für je 1000 Thlr. Werth, je nach den Entfernungen 3 bis 12 Pf. bezahlt. Bei Versendungen, deren Werth nicht angegeben ist, wird derselbe in der Regel zu 20 Thlr. pro Ctr. angenommen, und wird dieser Betrag von den Eisenbahn-Gesellschaften im Fall des Verunglückens auch ersetzt.

In dem Betriebs-Reglement werden für Equipagen und Vieh bestimmte Werthe festgestellt, und werden danach auch diese Transportgegenstände versichert.

Die Controlle stellt die Nachweise der an die Versicherungs-Gesellschaft zu zahlenden Assecuranz-Prämien auf und führt zu diesem Behuf in folgender Weise Controlle darüber.

(Siehe Formular K.)

Formular-Magazin-Verwalter.

Die Verwaltung des Formular-Magazins geschieht gleichfalls durch die Controlle. Rücksichtlich der Billets für Personen, Equipagen, Pferde, Hunde und Vieh muß die Controlle sowohl in Bezug auf Beschaffung als Verbrauch sehr speciell geführt werden, dahingegen wird betreffs der übrigen Formulare, Bücher 2c. den Lieferanten gegenüber zwar eine strenge Controlle ausgeübt, über den Verbrauch aber nur insofern als über die Ausgabe an die Empfänger Buch geführt wird.

Die Anschaffung sowohl der verschiedenen Billets als der Formulare geschieht mittelst Bestellzettels, bei der Ablieferung legt der Drucker zwei gleichlautende Lieferscheine vor, von denen er den einen quittirt zurück erhält.

Billetstempler.

Die Billets werden gleich nach ihrer Ablieferung gezählt und in das Billet-Buch eingetragen, alsdann werden dieselben dem Billetstempler zugezählt, der dieselben auf der Druckpresse mit dem trockenen Stempel versieht und hierauf zurückzählt; in gleicher Weise erhält dieselben dann der Controllbote, welcher sie heftet und siegelt und nach vorangegangener Nachzählung Seitens des Controlleurs in die dazu bestimmten Schränke packt.

Billet-Journal.

Station ....

Datum der Ablieferung.	Name des Lieferanten.	No. des Bestellzettels.	nach A.			nach B.u.s.w.			Datum der Ausgabe.	No. des Requisitionsscheins.	nach A.			nach B.u.s.w.		
			I.	II.	III.	I.	II.	III.			I.	II.	III.	I.	II.	III.
			Classe.								Classe.					

Nach diesem Formulare werden auch Billet-Journale für die Billets der übrigen Transportgegenstände eingerichtet.

Gehörigen Orts wird wiederholt die Führung der Inventarien erläutert, es wird auch darüber Controlle geführt, indem die Controlle ein General-Inventarium führt, welches zwar wie die Special-Inventarien nach den Titeln des Etats, außerdem aber nach den Stationen rc. geordnet ist. Als bewährt hat es sich herausgestellt, am Schlusse des Jahres von jedem mit der Führung eines Inventariums beauftragten Beamten ein Inventarien-Verzeichniß nach dem wirklichen Bestande aufstellen zu lassen, die sonach eingehenden Verzeichnisse werden geordnet zusammen gebunden und bilden für das laufende Jahr die Inventarien-Controlle, wohinein nur noch die verschiedenen Veränderungen getragen werden.

Auf Grund der, der Controlle zur calculatorischen Prüfung zugehenden Rechnungen über Inventarienstücke, werden dieselben gehörigen Orts in Zugang gestellt, wobei die Rechnungen mit einem Controllvermerke versehen werden. Es ist hierbei, wie bei den Staatsbehörden, Regel, daß alle Inventarisations-Vermerke Seitens desjenigen Beamten, welcher das qu. Stück in seinem Inventarium führt, mit rother Dinte erfolgt, während der Vermerk über die geschehene Eintragung in die Controlle mit blauer Dinte geschieht.

Die von den Stations- rc. -Vorstehern einzureichenden Abschlüsse werden nach der Controlle geprüft, die Letztere durch den in den Abschlüssen motivirten Abgang vervollständigt, etwa nothwendig werdende Monita's gezogen und dadurch das Ganze in Uebereinstimmung gebracht.

Bei den Eisenbahnen ist es Regel, daß beim Beginn des Betriebes das noch brauchbare Bau-Inventarium an den Betrieb übergeht, und daß alles Uebrige neu beschafft wird, die dafür aufzuwendenden Kosten, so wie diejenigen der Erhaltung und Erneuerung gehen dann aus dem dafür bestimmten Titel des Etats hervor; danach weiß man zwar, wie viel für diesen Titel jährlich ausgegeben ist, indeß dürfte es jedenfalls zweckmäßig, ja nothwendig sein, stets übersehen zu können, welchen Werth das Inventarium hat, da einerseits die für den Titel: „Inventarium" ausgegebenen Summen und der wirkliche Werth desselben zwei ganz verschiedene Größen sind, andererseits aber das Inventarium einen nicht unbedeutenden Theil des Gesellschaftsvermögens ausmacht. Zu dem Ende schlagen wir vor, daß bei Etablirung des Betriebes das vom Bau zu übernehmende Inventarium von Sachverständigen taxirt und der Werth festgestellt wird, und daß alsdann die Controlle mit Notirung

der Werthe fortfährt und beim Jahresschluß jedes Mal den Zugang, Abgang und Bestand des Inventarii nach den Geldwerthen ausgedrückt angiebt, da aber das Inventarium durch steten Gebrauch der Abnutzung unterliegt, so würde man dafür eine Durchschnittzahl, etwa 5 Procent, annehmen müssen, diese dann vom Bestande abgezogen, würde den Werth des Inventarii zur Zeit des Abschlusses ergeben.

Sämmtliche Rechnungen kommen, sobald dieselben Seitens desjenigen Beamten, der die qu. Bestellung gemacht hat und von dem Betriebs-Dirigenten materiell geprüft, an die Controlle zur Superrevision und endlichen Feststellung des Betrages. Alsdann werden zur Vermeidung so vieler Buchungsposten die Rechnungen nach den Titeln des Etats geordnet, und für jeden Titel eine Designation gefertigt, für welche dann die Rechnungen die Beläge bilden.

N. N. Eisenbahn.

Tit. .... **Designation**

der für die Zeit vom ...... ten .... bis ...... ten ....

zu bezahlenden und auf den bezeichneten Titel des Etats zu schreibenden Beläge:

Lauf. No.	Datum der Beläge.		Namen der Empfänger.	Gegenstand.	Betrag. Thl.	Sg.	Pf.
				Summa			

buchstäblich .... hat die Haupt-Casse auf Tit. .... zu verausgaben.

N. N., den ...... ten 18

Das Directorium
der N. N. Eisenbahn-Gesellschaft.

Die von denjenigen Beamten, welche ihre eigene Rechnungsführung haben, pro Semester einzureichenden Abschlüsse gehen gleichzeitig an die Controlle, welche dieselben in calculo prüft, vergleicht, ob die Verbuchung auf die richtigen Titel erfolgt ist und endlich mit dem Etat vergleicht, um etwaige Ueberschreitungen desselben herauszufinden. Schließlich muß damit eine Revision der Bücher und Bestände verbunden werden.

Sobald eine Eisenbahn einige Jahre im Betrieb ist, sind hinreichend Erfahrungen gesammelt, um auf Grund derselben einen Etat und somit die Ausgaben feststellen zu können, dies geschieht gleichfalls von der Controlle, welche dazu das nöthige Material theils selbst gesammelt hat, theils dasselbe von den übrigen Ressortvorstehern erhält.

So lange ein Etat noch nicht aufgestellt ist, werden nach einem besondern Buchungsplan sowohl die Einnahmen als Ausgaben verbucht, dieser Plan wird dann bei der Aufstellung des Etats in folgender Weise zum Grunde gelegt.

Einnahmen
im Betriebs-Jahr 18.......

Tit.	Tit.	Benennung.	Speciell. Thl.	Speciell. Sg.	Speciell. Pf.	Summarisch. Thl.	Summarisch. Sg.	Summarisch. Pf.
A.		Aus der Personen-Beförderung.						
	I.	Tarifmäßige Einnahmen für Personen.						
	II.	Extraordinair.						
	III.	Für Gepäcke, Hunde und Vieh mit den Personenzügen.						
	IV.	Für Equipagen.						
B.		Aus dem Gütertransport.						
	I.	Tarifmäßige Einnahmen für Frachtgüter.						
	II.	Extraordinair.						
	III.	Für Eilgüter.						
	VI.	Für Vieh mit den Güterzügen.						
C.		Einnahmen aus dem Transport der Postgüter, über 20 Pfund schwer.						
		Aus dem Betrieb überhaupt						
D.		Wohnungsgelder derjenigen Beamten, welche Dienstwohnungen gegen Vergütung inne haben, Postlocal-Miethen rc.						
E.		Einnahmen für Verpachtungen.						
		Latus						

Einnahmen
im Betriebs-Jahr 18.........

Tit.	Tit.	Benennung.	Speciell. Thl.	Sg.	Pf.	Summarisch. Thl.	Sg.	Pf.
		Transport						
F.		Für verauslagte Assecuranz-Prämien auf höhere Versicherungen und sonstige Assecuranz-Restitutionen.						
G.		Vergütung für Benutzung der eigenen Wagen auf andern Bahnen.						
H.		Zinsen.						
J.		Unvorhergesehene Einnahmen.						
		Einnahme überhaupt						

Ausgaben
im Betriebs-Jahr 18.........

Tit.	Tit.	Benennung.	Speciell. Thl.	Sg.	Pf.	Summarisch. Thl.	Sg.	Pf.
		Abtheilung I. Betriebs-Ausgaben.						
A		Allgemeine Verwaltungskosten:						
	I.	Gehalte.						
	II.	Diäten.						
	III.	Hülfsschreibereien.						
	IV	Schreib- und Zeichnen-Material 2c.						
	V.	Heizung und Erleuchtung.						
	VI.	Porto-, Insertions- und Druckkosten.						
	VII.	Gerichtskosten und Stempel.						
	VIII.	Bücher, Karten, Pläne und öffentliche Blätter.						
	IX.	Reinigungskosten.						
	X.	Sonstige unvorhergesehene Ausgaben.						
		Latus						

Ausgaben
im Betriebs-Jahr 18 ......

Lit.	Tit.	Benennung.	Speciell. Thl. Sg. Pf.	Summarisch. Thl. Sg. Pf.
		Transport		
B.		Unterhaltung der Bahn und der Gebäude.		
	I.	Besoldung der Bahn-Aufsichts-Beamten.		
	II.	Instandhaltung des Unterbaues incl. Materialien.		
	III.	Instandhaltung des Oberbaues incl. Materialien.		
	IV.	Instandhaltung der Nebenanlagen der Bahn, als Barrieren, Warnungstafeln, Telegraphen, Pflastern der Uebergänge rc.		
	V.	Instandhaltung der Bahnhofsgebäude, der Wärterhäuser, Nebenanlagen, der mechanischen Vorrichtungen rc. auf den Bahnhöfen.		
	VI.	Unterhaltung und Ergänzung der Geräthschaften.		
	VII.	Unvorhergesehene Ausgaben, als Hinwegschaffung des Schnees rc.		
C.		Kosten des Transportbetriebes.		
	I.	Besoldung des Betriebs-Personals.		
	II.	Kosten des Bahnhofs-Aufsichts-Personals.		
	III.	Kosten des Güter- und Gepäck-Transports.		
	IV.	Kosten des Billetwesens.		
	V.	Kosten der Transportkräfte.		
	VI.	Kosten der Transportmittel.		
		Latus		

Ausgaben
im Betriebs-Jahr 18 ....

Lit.	Tit.	Benennung.	Speciell. Thl.	Sg.	Pf.	Summarisch. Thl.	Sg.	Pf.
		Transport						
C.	VII.	Kosten für Erleuchtung der Bahn, Bahnhöfe, Personenwagen incl. Laternen, Reparaturen und Heizung sämmtlicher Bahnhofslocale und Wärterhäuser.						
	VIII.	Kosten für Bekleidung der Beamten.						
D.		Entschädigungen u. Miethen, sowie Vergütung für Benutzung fremder Eisenbahnwagen.						
E.		Oeffentliche Abgaben.						
F.		Feuerversicherungen.						
G.		Inventarium, Ergänzung und Unterhaltung desselben.						
H.		Gratificationen.						
J.		Unterstützungen an im Dienste verunglückter Beamten oder deren Familien.						
K.		Insgemein.						
		Summa I. Betriebs-Ausgaben						
		Abtheilung II. Generelle Ausgaben.						
L.		Zinsen.						
	I. ꝛc.							
M.		Centnergelder für Bringen und Holen der Güter.						
N.		Amortisation der Prioritäts-Obligationen.						
		Ausgabe überhaupt						

Außer den verschiedenen statistischen Zusammenstellungen, welche die Controlle namentlich für den Jahresbericht aufzustellen hat, muß dieselbe täglich einen General-Rapport über die Frequenz und Einnahmen an die Verwaltung und monatlich einen Fahrten-Rapport für das Eisenbahn-Commissariat anfertigen. (Siehe Formulare L. u. M.)

Die Hauptcasse.

Die Hauptcasse ist der Centralpunkt des gesammten Cassenwesens der Bahn. Sie wird von einem Rendanten verwaltet. Außerdem sind dabei je nach dem Umfange der Geschäfte angestellt: ein oder mehrere Buchhalter und ein Cassendiener.

Der Cassendiener.

Der Cassendiener ist dem Rendanten speciell untergeordnet und hängen dessen Functionen außer den vorkommenden Botengeschäften lediglich von der Bestimmung des Letztern ab.

Der Buchhalter.

Der Buchhalter führt die Manuale, in welche alle Einnahmen und Ausgaben systematisch nach Titeln geordnet eingetragen werden, fertigt die zur Rechnungslegung erforderlichen Zusammenstellungen, sowie die Zahlungslisten für die monatlichen Besoldungen und alle zur Zahlung durch die Specialcassen (Billet-Recepturen und Güter-Expeditionen) angewiesenen Beträge. Auch führt derselbe die Liste der von der Hauptcasse zu bewirkenden Gehaltsabzüge, und trägt diese Abzüge in die Zahlungslisten ein.

Wie bereits gedacht, werden diese Geschäfte, wenn die Cassenverwaltung umfangreich ist, unter mehreren Beamten vertheilt.

Der Rendant.

Der Rendant der Hauptcasse ist der verantwortliche Vorsteher der gesammten Kassenverwaltung, und als solcher verpflichtet, nicht allein die ihm persönlich obliegenden Geschäfte mit Gewissenhaftigkeit zu verrichten, sondern auch die übrigen Cassenbeamten bei deren dienstlichen Verrichtungen zu überwachen und zwar in dem Maaße, daß er alle etwanige Versehen derselben insoweit vertreten muß, als deren Verhütung in seinen Kräften stand.

Vorweg sind die allgemeinen Regeln des Königlichen Cassenwesens auch bei der Cassenverwaltung der Eisenbahnen normativ.

Persönliche Obliegenheiten des Rendanten sind:

1) Die Leistungen aller bei der Central-Verwaltung vorkommenden Zahlungen und die Annahme aller bei derselben eingehenden Gelder. Die Postscheine aller Geldbriefe an die Addresse der Direction hat der Rendant zu quittiren, und die Briefe selbst demjenigen Vorgesetzten, welcher die Einnahme-Controlle führt, über die weiter unten die Rede sein wird, vorzulegen, der solche

dann in Gegenwart des Rendanten erbricht und deren Inhalt demselben zur Stelle überweiset.

2) Die Führung des Hauptjournals über Einnahme und Ausgabe und des Contobuches.

3) Das Ordnen der Zins- und Dividendenscheine, sowie die Führung der Actien- und Zinsschein-Controlle.

4) Die Vorlegung der Jahres-Rechnungen bis zu dem ein für alle Mal bestimmten Termine.

5) Die Verwaltung der Functionen des Rendanten des Depositorii.

Der Hauptcasse wird der für dieselbe von der Direction aufgestellte Etat, zu welchem dieselbe oder die Controlle den Entwurf bis zu einem ein für alle Mal bestimmten Termin vorzulegen hat, überwiesen. Nach diesem Etat ist die Buchführung einzurichten.

Die nach dem Etat feststehenden Einnahmen und Ausgaben erhebt oder zahlt der Rendant ohne weitere Autorisation prompt am Fälligkeits-Termine, bis ihm eine andere Anweisung der Direction zugeht. Ausgaben, welche nach dem Etat nicht feststehen, dürfen nur auf schriftliche Ordres der Direction geleistet werden.

Zur Auszahlung angewiesener Ausgaben außerhalb des Sitzes der Hauptcasse kann der Rendant die Mitwirkung der Specialkassen in Anspruch nehmen.

Die laufenden Einnahmen aus dem Personen- und Güter-Verkehr, welche die Specialcassen abführen, werden auf Grund der Rapporte dieser Specialcassen angenommen und gebucht. Zur Justification der Rechnung erhält die Hauptcasse demnächst monatlich auf Grund der von der Calculatur (Controlle) festgestellten Tages-Rapporte, über diese Einnahmen ein Mandat. Etwaige Abweichungen der erhobenen Beträge von dem Einnahme-Mandat hat der Rendant mit den Specialcassen durch Nachforderung oder Rückzahlung auszugleichen. Die Hauptcasse excl. des Depositorii steht unter dem alleinigen Verschluß des Rendanten, der hierbei jedes Versehen zu vertreten hat.

Die Cassenbestände werden nach der Anordnung des Directorii zinsbar belegt und hat der Rendant zu diesem Behuf der Direction oder dem ihm sonst namhaft gemachten Vorgesetzten davon Anzeige zu machen, sobald die Bestände sich ansammeln.

Ist die Hauptcasse von bedeutendem Umfange, so ist es zweckmäßig, wenn bei derselben, außer den oben gedachten Beamten, noch ein Controlleur angestellt wird.

Der Controlleur führt in diesem Falle ein einfaches Con-

troll-Buch für Einnahme und Ausgabe, ohne Unterscheidung der einzelnen Fonds, das mit den Haupt-Journalen, welche der Rendant führt, in der Summe genau übereinstimmen muß.

Jede Einnahme oder Ausgabe hat der Controlleur, bevor sie geleistet wird, in das Controll-Buch einzutragen, die Nummer der Controlle auf dem betreffenden Belage zu vermerken, und den Letzteren dann erst Behufs der Vereinnahmung oder Zahlungsleistung an den Rendanten gelangen zu lassen. Nach der Vereinnahmung oder Zahlung fertigt der Rendant demnächst die Beläge der Buchhaltung Behufs der Eintragung in die Manuale, welche den Titeln des Etats folgen, zu.

Ueber sämmtliche außeretatsmäßige Einnahmen wird von einem der Directions-Mitglieder, oder dem von der Direction damit etwa beauftragten Oberbeamten eine Controlle geführt, auf Grund deren diese Einnahmen bei den Cassen-Revisionen geprüft werden, falls der Hauptcasse bis dahin die desfallsigen Einnahme-Mandate etwa noch nicht zugegangen sein sollten.

Sämmtliche geldwerthen Documente, Cautions-Instrumente, die eingelösten Zinsscheine, soweit sie nicht vernichtet werden können, u. s. w. werden in das Depositorium niedergelegt. Der Depositen-Kasten ist mit 3 Schlössern verwahrt, zu welchem der Rendant einen, und jeder der beiden von der Direction ernannten Deputirten ebenfalls einen Schlüssel hat. Der Verschluß muß so eingerichtet sein, daß der Kasten nur zu öffnen ist, wenn alle drei Depositarien die Schlösser mit ihren Schlüsseln öffnen.

Die Hauptcasse wird von Zeit zu Zeit in regelmäßigen Terminen ordentlich, und außerdem so oft die Direction es für nöthig erachtet, außerordentlich, Letzteres aber wenigstens jährlich ein Mal, von Commissarien des Directorii ꝛc. revidirt.

Die Revisionen selbst erstrecken sich in der Hauptsache auf Prüfung

1) der Abschlüsse,
2) der Bücher,
3) der Bestände.

Die Reihenfolge derselben bei den gewöhnlichen Revisionen bleibt dem Revisor überlassen.

Bei außerordentlichen Revisionen ist es zweckmäßig, daß der Revisor sofort die baare Casse in Beschlag nimmt, und das Journal unmittelbar hinter der letzten eingetragenen Post mit dem Revisionsvermerk schließt, demnächst die baaren Bestände aufnimmt und aus den Büchern den Abschluß fertigen läßt. Auf diese Weise wird dem etwa unordentlichen Beamten keine Zeit gelassen, durch fremde Gelder oder andere unerlaubte Hilfs-

mittel seine Bestände blos für den Augenblick der Revision in Richtigkeit zu setzen.

Finden sich bei der Bestands-Aufnahme noch Einnahme- oder Ausgabe-Beläge vor, welche in dem Augenblick des Cassenschlusses ungebucht geblieben sind, worüber sogleich die nöthige Recherche vorgenommen werden muß, so sind sie besonders zu verzeichnen und den aus dem Journal hervorgehenden Summen zuzusetzen.

Zweiter Abschnitt.

Unterhaltungs-Beamte.

Erste Abtheilung.

Der Bahnwärter.

Ein bestimmtes Verhältniß in Betreff der Anzahl der Bahnwärter für eine gewisse Strecke läßt sich nicht feststellen, vielmehr wird man dasselbe auf jeder Strecke anders finden, da es durchaus von localen und Terrain-Verhältnissen abhängig ist. Man wird bei Curven mehr als auf geraden Linien anstellen müssen, ferner wird bei unebenem Terrain die Zahl derselben ebenfalls größer werden als bei ebenem und endlich wird auch die Zahl der Uebergänge und Brücken maaßgebend, denn oft wird man genöthigt sein, bei einer Brücke (über einen schiffbaren Fluß) oder bei einem Uebergange (bei einer frequenten Chaussee) einen nur für diesen Posten bestimmten Bahnwärter anzustellen, dann aber werden da, wo viele Uebergänge kurz hintereinander folgen, deren Barrierenverschluß erfolgen muß, nothwendiger Weise mehr Wärter erforderlich sein, als auf solchen Strecken, auf denen weniger Uebergänge sich befinden; überhaupt wird man die desfallsigen Bestimmungen beim Aufstellen der Telegraphen unter Berücksichtigung aller Umstände an Ort und Stelle erst treffen können. Im Allgemeinen läßt sich indeß annehmen, daß 8 bis 10 Wärter auf eine Meile kommen, mithin jeder Einzelne eine Strecke von 200 bis 250° Länge hat.

Hierbei wollen wir gleich darauf hinweisen, wie wichtig die Wahl der Personen ist, und wie Erfahrungen uns dahin belehrt haben, daß Erdarbeiter, welche längere Zeit bei Eisenbahnen, sowohl beim Unter- als Oberbau beschäftigt gewesen

sind, und die dann wo möglich in der Gegend der Bahn auf dem Lande zu Hause gehören, die besten Wärter werden. Sind diese Menschen ordentlich, arbeitsam, dem Trunke nicht ergeben, dann werden sie die vorzüglichsten Bahnwärter. Dieselben werden sich nicht unter Hintenansetzung ihres Dienstes mit Nebendingen beschäftigen und stets in ihrer Bude aufhalten wollen, vielmehr aus eigenem Antriebe sich mit ihrer Strecke beschäftigen. Wir fanden die Strecken solcher Wärter stets in der größten Ordnung, da war weder zwischen noch neben den Schienen Gras zu finden, sondern das ganze Planum war täglich frisch geharkt, die Böschungen und Banquets waren regelmäßig, und nie wurde am Gestänge eine lose Schraube oder ein loser Hakennagel gefunden.

Während diese Leute Interesse zur Sache haben und alles, was in ihren Kräften steht, aufbieten, um die ihnen übertragene Strecke zu ihrer eigenen Zufriedenheit herzustellen, leisten die Städter, ehemalige Handwerker &c., nur gezwungen so viel als sie gerade leisten müssen. —

Es ist außerdem bei der Organisation des Betriebes wohl ins Auge zu fassen, daß nicht blos Bahnwärter, sondern auch Hülfsbahnwärter erforderlich sind, für den Fall, daß ein Wärter ausscheidet, erkrankt oder beurlaubt wird; man wird sogar wohl thun, selbst Reservisten zu halten, welche in die Stelle der Hülfswärter treten, sobald diese definitiv als Wärter einrangirt werden. Sowohl die Hülfswärter als Reservisten werden bis zu ihrem interimistischen oder definitiven Eintritt vorzugsweise als Arbeiter auf den Strecken benutzt, mit Instruction versehen und in dem Dienst des Wärters eingeübt, zu Vertretungen benutzt und häufig durch den Bahnmeister examinirt.

Der Dienst des Bahnwärters ist kein unwesentlicher, vielmehr ein sehr wichtiger. Durch seine Nachlässigkeit wird das Leben vieler Menschen gefährdet, deshalb ist derselbe zum unbedingtesten Gehorsam gegen alle Vorgesetzten und zur redlichsten Erfüllung seiner Dienstobliegenheiten verpflichtet.

Der Bahnwärter muß mit einer vollkommen guten Gesundheit ausgerüstet sein, namentlich auch ein sehr gutes Sehvermögen haben, sobald er aber eine Abnahme seiner Sehkraft verspürt, muß er hiervon Anzeige machen, damit er anderweitig placirt werden kann.

Stets befleißige sich der Wärter eines höflichen Benehmens, besonders auch gegen seine Vorgesetzten, kommt ein Solcher auf die Strecke, so geht er demselben bis an die Grenze derselben entgegen, macht militairisch grüßend die Meldung von dem, was sich Neues auf der Strecke zugetragen und spricht dann

Nichts, als beantwortet die an ihn gerichteten Fragen kurz und bündig. Ueberhaupt gewöhne sich der Wärter daran, sich in den Militairstand hineinzudenken, dieselbe Ordnung, dieselbe Disciplin, welche vom Soldaten gefordert wird, muß von dem Bahnwärter und von dem Eisenbahnbeamten überhaupt gefordert werden.

Die freien Stunden wird der tüchtige Bahnwärter gern dazu benutzen, das Planum seiner Strecke von dem etwa aufkeimenden Grase zu befreien und dasselbe zu harken, sofern nicht gerade am Gestänge gearbeitet wird. Gleichfalls wird derselbe die Seitengräben reinigen, die Böschungen in Ordnung erhalten, kahle Stellen nöthigenfalls frisch besäen und die Banquets in ihrer ursprünglichen Form zu erhalten sich bemühen; besonders aber nach stattgefundenem Regen durch Ziehen von Wasserrinnen das Planum wieder abwässern und überhaupt jede auf der Strecke nothwendig gewordene Arbeit, sofern dieselbe nicht größere Arbeitskräfte erfordert, sogleich selbst verrichten.

Die dem Bahnwärter übergebenen Utensilien muß derselbe in einem reinlichen, stets brauchbaren Zustande erhalten, die Hand- und Telegraphen-Laternen täglich putzen und seine Kleider reinigen.

In seiner Eigenschaft als Bahnpolizei-Beamter hat der Bahnwärter sich speciell mit den betreffenden Bestimmungen des ihm zu diesem Behufe zu übergebenden Bahn-Polizei-Reglements bekannt zu machen; durch Warnungen und Belehrungen muß er jede Uebertretung derselben zu verhüten suchen, wenn diese aber nicht helfen, dann hat derselbe zur Verhaftung zu schreiten. In diesem Falle muß er den Arrestaten mit einer speciellen Anzeige an die nächste Polizei-Behörde sofort durch Arbeiter von der Strecke abliefern lassen, auch seinem Bahnmeister eine Anzeige von der geschehenen Contravention und in Folge derselben vorgenommenen Inhaftirung gleichfalls sofort zugehen lassen und den Fall in sein Meldebuch eintragen (s. u.).

Es wird dem Wärter ein Meldebuch gegeben, welches derselbe mit Sorgfalt und Reinlichkeit aufzubewahren hat, in dasselbe trägt er jede Beurlaubung mit Angabe der Ursache, der Vertretung und der Zeitdauer ein, wozu derselbe den Abschnitt benutzt, welcher nach dem hier folgenden Formular eingerichtet ist:

Datum. Monat.	Datum. Tag.	Dauer der Beurlaubung.	Ursache der Beurlaubung.	Name des Vertreters.	Bemerkungen.
April	5	1 Tag.	dienstfreier Sonntag.	Carl Wilke.	
dito.	9—17	9 Tage.	Krankheit.	Drescher.	
Mai	1	½ Tag.	Termin auf dem Kreisgericht zu N. N.	Wilke.	Ist erst am Abende in trunkenem Zustande zurückgekommen und zur Bestrafung angezeigt. N. N. Bahnmeister. 2/5.
dito.	6	1 Tag.	dienstfreier Sonntag.	Drescher.	

In dem Falle, wo ein Bahnwärter plötzlich dergestalt erkrankt, daß er nicht mehr so lange im Dienst verbleiben kann, bis die betreffende Anzeige an den Bahnmeister gelangt und dieser eine Vertretung angeordnet hat, kann der Kranke sofort dem nächsten Hülfswärter seinen Posten übertragen, und nachdem er hiervon Anzeige gemacht, nach Hause gehen. —

In den, nach dem hier folgenden Formular eingerichteten Abschnitt:

Datum. Monat.	Tg.	Bezeichnung der Strecke.	Bemerkungen.
Januar	13	Stat. 0,50 b. 1,00.	Nichts Neues.
"	17	dieselbe.	Bei Station 0,56 versuchte um 11 Uhr Jemand, Schienennägel herauszuziehen, derselbe entzog sich der Verhaftung durch die Flucht.
"	21	dieselbe.	Morgens 1½ Uhr passirte der Bahnmeister die Strecke.
"	25	dieselbe.	In der Gegend der schwarzen Brücke überfielen mich Morgens 2 Uhr zwei Männer und schlugen mich dergestalt, daß ich längere Zeit besinnungslos liegen geblieben.

trägt der Bahnwärter jedes Mal am Morgen nach der Nachtwache dieselbe in der hier vorgetragenen Art ein.

Der hintere leere Theil des Buches wird benutzt, jede vorgekommene Unregelmäßigkeit, außergewöhnliche Signale, die Ursache derselben mit Zeitangabe, überhaupt Alles, was sich außergewöhnlich auf der Strecke ereignet, einzutragen. Bei jeder Revision der Strecke Seitens des Bahnmeisters wird demselben das Meldebuch zur Vervollständigung und Unterschrift, außerdem aber auch jedem andern Vorgesetzten vorgelegt. —

Jeder Bahnwärter ist verpflichtet, sich eine Uhr zu halten, welche ihm, wenn er bei seinem Dienstantritt eine solche nicht besitzt, gegen einen geringen monatlichen Gehaltsabzug geliefert wird. Der richtige Gang dieser Uhren wird vom Bahnmeister controllirt.

Diese Uhr, so wie die Dienst-Instruction, welche auf den

Namen des Inhabers gestellt und mit seinem Signalement versehen ist, auch am Schlusse ein genaues Inventarium der ihm übergebenen Utensilien u. s. w. enthält, das Signalbuch und endlich das Meldebuch muß der Bahnwärter auf Erfordern jedem Vorgesetzten vorlegen.

Der Dienst der Bahnwärter beginnt im Sommer Morgens 5 Uhr, im Winter um 6 Uhr, spätestens aber eine Stunde vor Abgang des ersten Zuges und zwar immer zugleich mit der Arbeitszeit der Streckenarbeiter, und dauert so lange, bis nach dem letzten Zuge das Signal zum Nachhausegehen gegeben ist. Während dieser Zeit dürfen dieselben sich nur nach erhaltenem Urlaube von ihrer Strecke entfernen. Vorzugsweise müssen sie auf ihren Posten ausharren bei heftigem Regen- und Schneewetter, weil solche Naturereignisse stets befürchten lassen, daß sie die Unfahrbarkeit der Strecke herbeiführen, was indeß der Wärter, nöthigenfalls mittelst requirirter Hülfe, abzuhalten suchen muß. Bei Bahnen mit Nachtzügen wird die Dienstzeit des Wärters freilich anders, und zwar dem Dienste entsprechend, eingetheilt.

Die erste Arbeit des Wärters besteht in einer speciellen Revision seiner Strecke, durch welche er sich die Ueberzeugung verschafft, daß dieselbe sich in einem guten und fahrbaren Zustande befindet, er untersucht zu dem Ende zunächst den Oberbau, ob die Schienen an den Enden aufgebogen, an den Rändern aufgeblättert oder ob sie etwa eingebrochen sind, ob die Lage der Schwellen die richtige geblieben, solche etwa faul, gesprungen, oder sonst beschädigt sind; ob endlich irgend welche Schrauben oder Hakennägel lose geworden oder abgebrochen sind, welche dann sogleich nachgeschraubt oder nachgeschlagen, andernfalls aber durch neue ersetzt werden müssen, weshalb der Wärter bei den Revisionen den Schraubenzieher, den großen Hammer, so wie Schrauben und Nägel stets bei sich haben muß. Ferner muß sich diese Revision erstrecken auf den Unterbau der Bahn, auf die Böschungen, Gräben, Brücken, Durchlässe, Distanzpfähle, Signal-Vorrichtungen, Warnungstafeln, Einfriedigungen und Wegeübergänge, bei den letztern ist darauf zu achten, daß die Schienen und die mit Eisen beschlagenen Schutzschwellen fest und in ihrer richtigen Lage sich befinden, daß die durch beide gebildete Vertiefung für die Radflanschen durchaus rein; daß das Steinpflaster der Auffahrten und zwischen den Schienen fest ist und in gutem Zustande sich befindet.

An jeder Grenze seiner Strecke befestigt der Wärter die Revisionstafel Nr. 1 an das Grenzkreuz und wiederholt diese Revision und das Wechseln der Nummer nach jedem Zuge.

Alle bei diesen Revisionen wahrgenommenen Mängel an der Strecke oder an ihren Bauwerken hat der Wärter dem Bahnmeister bei dessen Revision anzuzeigen, ist der Fall aber dringend, so muß derselbe eine schriftliche Anzeige von Wärter zu Wärter sofort demselben zuschicken, auch sogleich selbst möglichst Abhülfe schaffen.

Sobald ein Fahrsignal kommt, giebt der Bahnwärter es weiter, schließt die Barrièren und überzeugt sich, daß die Arbeiter alle Geräthe und das Material in der Art beseitigt haben, daß dem Zuge nichts im Wege liegt, und daß besonders auch keine Schwelle mehr untergraben ist. Befindet sich eine nicht vollkommen sichere Stelle auf der Strecke, so giebt der Wärter, ohne den Befehl des Bahnmeisters abzuwarten, das Signal zum Langsamfahren, und schlimmsten Falls selbst das Haltesignal.

Nach allen diesen Vorbereitungen stellt sich der Wärter, sobald der Zug naht, militairisch gerichtet, die rechte Hand an die Mütze gelegt, auf seinen Posten, und verharrt in dieser Stellung, den Zug beobachtend, bis der letzte Wagen vorbei ist, alsdann tritt er in die Mitte zwischen die Schienen und beobachtet den Zug ganz genau so lange, bis derselbe auf die Strecke seines Nachbars gekommen ist. Bemerkt der Wärter hierbei irgend etwas an dem Zuge, so giebt er dem auf dem hintersten Wagen befindlichen Schaffner am Tage mit seiner Mütze und Abends mit der Handlaterne ein Signal.

Tritt beim Passiren eines Zuges der Fall ein, daß derselbe auf der Strecke stehen bleibt, so geben beide Wärter, zwischen deren Telegraphen derselbe steht, das Haltesignal und eilen hierauf zum Zugführer, um etwaige Befehle entgegenzunehmen.

Kreuzen sich zwei Signale in der Art, daß von jeder Richtung das Fahr-Signal kommt, dann ist offenbar Gefahr vorhanden und der Wärter giebt sogleich das Signal zum Halten. Dieses aber und das Signal zum Langsamfahren sind die Einzigen, welche der Wärter im Fall der Noth selbstständig geben darf; zu allen andern Signalen muß derselbe erst die Befehle seiner Vorgesetzten abwarten. Sieht der Bahnwärter, daß ein Nachbar ein falsches Signal aufgezogen hat, so muß er gleich hinlaufen und dasselbe berichtigen.

Giebt ein passirender Zug das Signal, daß ein zweiter folgen werde, so läßt der Wärter die Barrièren verschlossen, bis auch der zweite Zug passirt ist; giebt aber das Signal wie der vor ihm stationirte Wärter. Bei Schneetreiben und dichtem Nebel sind die Signale*) nicht wohl zu erkennen, der Wärter

---

*) Es ist hier von optischen Telegraphen die Rede.

muß sich in solchen Fällen daher hauptsächlich auf sein Gehör verlassen, und sobald er die Annäherung des Zuges aus dem bei solchem Wetter den Locomotivführern vorgeschriebenen häufigen Pfeifen mit der Dampfpfeife gewahr wird, schnell das Signal geben, die Barrièren schließen und eiligst die übrigen Vorbereitungen treffen.

Nachdem ein Zug die nächste Bahnwärter-Strecke erreicht hat, setzt der Wärter zunächst den Telegraphen in Ruhe, öffnet dann die Barrièren, revidirt hierbei wieder die Strecke auf das Genaueste und wechselt die Revisionstafeln; dasselbe Verfahren wird bei jedem folgenden Zuge wiederholt.

Findet der Wärter bei der Revision Gegenstände, welche aus dem eben passirten Zuge verloren gegangen sind, so schickt derselbe diese von Wärter zu Wärter bis zum nächsten Bahnhofe mittelst einer kurzen Anzeige an den Bahnhofs-Inspector.

Die Stunden zwischen den Zügen verwendet der Bahnwärter mit den oben schon besprochenen Arbeiten, außerdem beaufsichtigt er die auf der Strecke beschäftigten Arbeiter und notirt die Anwesenden in das ihm zu gebende Buch.

Beim Feierabend der Arbeiter sorgt der Wärter dafür, daß dieselben die Arbeits-Utensilien, als Karren 2c., und zwar die kleineren Gegenstände innerhalb, die größern aber außerhalb der Bude in Ordnung und in richtiger Zahl aufstellen, zeigt auch bei jeder Revision des Bahnmeisters diesem die etwa reparaturbedürftig gewordenen Stücke an.

Jede vierte oder fünfte Nacht hat der Bahnwärter eine Nachtwache zu leisten; es wird ihm zur Ueberwachung eine Strecke von ungefähr einer halben Meile überwiesen. Auf derselben muß er patrouilliren und darauf sehen, daß von dem auf der Strecke aufgestellten Inventarium nichts gestohlen und aus Böswilligkeit an dem Gestänge oder der Bahnanlage kein Schaden verursacht wird, überhaupt muß der Wärter bei diesen Patrouillen die größte Aufmerksamkeit entwickeln. Am Morgen nach der Wache trägt der Wärter dieselbe in sein Meldebuch mit Hinzufügung dessen, was sich etwa zugetragen.

Der Weichensteller.

Die tüchtigsten Bahnwärter zieht man nach den Bahnhöfen, um dieselben als Weichensteller zu benutzen. Alles vom Bahnwärter eben Gesagte findet auf dieselben Anwendung, und dürfte noch Folgendes hinzuzufügen sein.

Der Weichensteller hat sich Morgens um dieselbe Zeit wie der Bahnwärter zum Dienst einzufinden, er muß dann sofort die ihm übertragenen Weichen gut reinigen, alle einzelnen

Theile genau untersuchen, ob dieselben nicht ausgelaufen, eingebrochen oder verbogen sind, er muß dieselben prüfen, ob sie auch in gutem Gange sind und nicht in halber Stellung stehen bleiben, endlich aber muß er dieselben einölen.

Den zu seinen Weichen gehörigen Herzstücken hat der Weichensteller eine gleiche Aufmerksamkeit zu widmen und irgend welche Fehler an den Weichen oder an den Herzstücken sofort zur Anzeige zu bringen.

Nach jedem Zuge ist diese Untersuchung zu wiederholen und auch auf das Gestänge des Bahnhofs überhaupt so auszudehnen, wie oben für den Bahnwärter erläutert worden ist.

Eine Weiche darf nie halb geöffnet sein, auch darf die Stellung derselben nie verändert werden, so lange ein Zug darauf steht.

Für die Abendzüge müssen die Laternen gut geputzt und angezündet rechtzeitig an die Weichenständer angebracht werden.

Auch hat der Weichensteller streng darauf zu halten, daß ein ankommender Zug nie auf einen Strang fährt, auf welchem bereits ein anderer steht.

Der Bahnmeister und Bahnmeister-Assistent.

Wenn man in der Regel $1\frac{1}{4}$ bis $1\frac{5}{8}$ Meile Bahnlänge auf die Strecke eines Bahnmeisters rechnet, so würden wir 3 Meilen Bahnstrecke für eine Bahnmeisterei bestimmen, dem Bahnmeister aber einen Assistenten zur Hülfeleistung attachiren. Nach eigener Erfahrung dürfen wir aussprechen, daß ein Bahnmeister und ein Assistent mehr zu leisten vermögen, als wenn die von denselben zu verwaltende Strecke getheilt und je eine Hälfte von einem Bahnmeister beaufsichtigt wird.

Den Verwaltungsdienst der Strecke leitet unter alleiniger Verantwortlichkeit der Bahnmeister, während er sich mit der größten Aufmerksamkeit der steten Untersuchung der Baulichkeiten hingeben kann, so daß er die Nothwendigkeit jeder Reparatur sofort entdecken muß; während er ferner über den Dienst der Wärter die speciellste Controlle führt, beauftragt er den Assistenten mit der Ausführung der vom Ingenieur oder von ihm selbst angeordneten Arbeiten, mit der Beaufsichtigung der Arbeiter und mit der Controlle über die Verwendung der Bau-Materialien, und behält sich hierüber eine allgemeine Controlle vor.

Die Wahl der Bahnmeister-Assistenten kann insofern nicht schwierig sein, als die tüchtigsten Bahnwärter und Weichensteller dazu genommen werden; man giebt denselben eine kleine Gehaltszulage und läßt sie bei eintretenden Vacanzen in die

Bahnmeisterstellen einrücken. Hierdurch würde zugleich eine Bahnmeisterschule gewonnen und eine Beförderungsanstalt für die Bahnwärter hergestellt.

Es wird mannigfache Vortheile gewähren, wenn dem Bahnmeister eine Draisine zu seiner Benutzung und ein kleiner Arbeitswagen zum Transport von Materialien auf kurze Strekken gegeben werden. Erstere bietet dem Bahnmeister Gelegenheit, überall hin, wo seine Gegenwart nothwendig ist, auf das schleunigste zu gelangen, und durch die Benutzung eines kleinen Arbeitswagens bei dem Transport von Kies, Boden, Stein rc. wird weniger Arbeitslohn nöthig werden, als wenn diese Materialien durch Handkarren transportirt werden.

Ehe wir zur Erläuterung der Functionen des Bahnmeisters schreiten, wollen wir eine Eisenbahn und ihre Construction einer näheren Betrachtung unterwerfen.

Eine Eisenbahn kann man aus Erd- oder Unterbau, Oberbau und Kunstbau bestehend betrachten. In Bezug auf den Erdbau besteht eine Eisenbahn aus Dämmen und Einschnitten, deren Höhe im ersteren und Tiefe im letzteren Fall durch das Nivellement bestimmt ist, und schon vor dem Neubau durch Nivellementspfähle bezeichnet wird.

Da das Erdreich in verticalen Flächen nicht steht, vielmehr ein Erdkörper mit dergleichen Flächen in der Art zusammenfallen würde, daß diejenige Fläche, welche vorher vertical war, eine gegen den Horizont geneigte bilden würde, so muß man den äußern oder Seiten-Flächen der Erdkörper stets eine solche gegen den Horizont gerichtete Neigung geben. Diese geneigten Flächen bezeichnet man durch die technischen Ausdrücke: „Böschung," „Dossirung," „Talud." Die nähere Bezeichnung wird ihnen aber nach ihrer Anlage gegeben.

Die natürlichen Anlagen der Böschungen sind nach der Verschiedenheit der Erdarten verschieden, und angestellte Versuche haben darüber Folgendes ergeben:

feiner, trockener Sand	35° 30′
Kies (trocken)	30°
loses Geschiebe (vollkommen trocken)	39°
gewöhnliche Erde (pulverisirt und trocken) .	46° 50′
do. (mäßig feucht)	54°
Erde von größter Dichtheit und Compacktheit	55°

Der Durchschnitt einer Böschung bildet ein rechtwinkliches Dreieck, die Höhe und die Basis derselben sind die beiden Katheten, die Böschungsfläche aber die Hypothenuse und durch das Verhältniß der Höhe zur Basis wird die Anlage bezeichnet; ist z. B. die Basis einer Böschung mit der Höhe derselben gleich

lang, so ist die Böschung eine 1füßige, ist die Basis aber $1\frac{1}{2}$ Mal so lang als die Höhe, so heißt die Böschung $1\frac{1}{2}$füßige, ebenso wird die Böschung eine 2füßige genannt, sobald die Basis 2 Mal so lang ist, als die Höhe, u. s. w.

Zuweilen, z. B. beim Berechnen des Quadrat-Inhalts der Böschungs-Fläche ist es bequem, aus dem bekannten Verhältnisse der Anlage einer Böschung zu ihrer Höhe (der beiden Katheten) die Länge der Böschungslinie (Hypothenuse) unmittelbar zu bestimmen, zu diesem Zwecke dient folgende Tabelle:

Nimmt man die Böschungshöhe = 1′ an, so ist:

bei 6facher Anlage, die Länge der Hypothenuse	= 6′ 1″
„ 5 „ „ „ „ „ „	= 5′ $1\frac{1}{2}$″
„ 4 „ „ „ „ „ „	= 4′ $1\frac{1}{2}$″
„ 3 „ „ „ „ „ „	= 3′ 2″
„ 2 „ „ „ „ „ „	= 2′ $2\frac{4}{5}$″
„ $1\frac{1}{2}$ „ „ „ „ „ „	= 1′ $9\frac{3}{5}$″
„ 1 „ „ „ „ „ „	= 1′ 5″
„ $\frac{3}{4}$ „ „ „ „ „ „	= 1′ 3″
„ $\frac{2}{3}$ „ „ „ „ „ „	= 1′ $2\frac{2}{5}$″
„ $\frac{1}{2}$ „ „ „ „ „ „	= 1′ $2\frac{2}{5}$″
„ $\frac{1}{3}$ „ „ „ „ „ „	= 1′ $\frac{3}{5}$″
„ $\frac{1}{4}$ „ „ „ „ „ „	= 1′ $\frac{2}{5}$″
„ $\frac{1}{6}$ „ „ „ „ „ „	= 1′ $\frac{1}{5}$″

Bei hohen Dämmen, beziehungsweise tiefen Einschnitten macht man die Böschungen nie gar so hoch, sondern läßt in der Regel nach je 6′ verticaler Höhe einen Absatz folgen, den man durch: „Banquet“ oder „Berme“ bezeichnet. Diese Banquets macht man je nach Erfordern 1 bis $1\frac{1}{2}$′ breit, worauf dann eine neue Dossirung folgt.

Diejenige Fläche, auf welcher die Schienen liegen, heißt: „das Planum,“ bei Dämmen auch: „die Krone“ weshalb bei Letztern die beiden parallelen obern Kanten: „die Kronenkanten“ heißen.

Bei einer Bahn für zwei Geleise legt man das Planum 26 bis 28′ breit an, in welchem Falle dann alle Kunstbauten 27 bis 29′ breit angelegt werden, während bei einer eingeleisigen Bahn 16′ Planumsbreite, mit 17′ Breite für die Kunstbauten genügen.

Beim Beginn der Erdarbeiten, nimmt man vor dem Schütten des Dammes oder vor dem Abtragen des Einschnittes in der ganzen Breite der zu bearbeitenden Fläche, auf eine Höhe von 6 bis 8″ den sogenannten Mutterboden oder Humus ab, und lagert denselben zur Seite der Bahn, um nach Vollendung der Arbeit zum Plattiren der Dossirungen benutzt

zu werden. Ein gleiches Verfahren findet bei Wiesen mit dem Rasen statt, der vorzugsweise als ein ausgezeichnetes Material zum Befestigen der Böschungen betrachtet wird.

Geschieht das Aufschütten der Dämme mittelst Handkarren, so wird nur in Lagen von 1 bis $1\frac{1}{4}$' hoch geschüttet, und müssen diese vor dem weiteren Aufschütten tüchtig gestampft werden, man rechnet hierbei in der Regel auf 6 bis 8 Karren einen Stampfer. Auch wird, sofern das Schuttmaterial nicht aus Lehm, Lette 2c. besteht, häufiger und starker Regen während dieser Arbeiten mannigfachen Nutzen gewähren, indem das Wasser das festere Zusammenziehen des Bodens befördert, wodurch das Ganze schneller die gehörige Consistenz gewinnt. Aus demselben Grunde läßt man aufgeschüttete Dämme nach ihrer Vollendung gern einen Winter über stehen, damit sie vor dem Aufbringen des Oberbaues Zeit haben sich zu setzen und eben deshalb veranschlagt man auf jeden Fuß Aufschüttung mindestens 1 bis 2" Sackmaaß.

Im Winter wenn es stark friert, vermeide man, wenn es sich irgend thun läßt jede Erdarbeit, weil dieselbe eben so kostspielig als schlecht ist, denn die gefrorenen Erdklumpen lassen sich nie so vollständig zerkleinen, daß sie fest gestampft werden könnten, die Folge davon ist, daß dieselben ohne Zutritt von Luft, lange in dem gefrorenen Zustande mit leeren Zwischenräumen liegen bleiben, dann aber, wenn sie wirklich aufthauen, durch das lose Aneinanderliegen ein stets nachtheiliges Nachsinken des Erdkörpers zur Folge haben. Gegenstände, welche der Fäulniß ausgesetzt sind, dürfen bei Dammarbeit nicht mit verschüttet werden, weil nach erfolgter Fäulniß dieser Körper ein Nachsinken erfolgen würde, selbstredend müssen daher von solchen Flächen, auf welche geschüttet werden soll und wo vorher Holz gestanden, die Wurzeln ausgerodet werden.

Nach Vollendung der Erdarbeit werden wie oben schon angedeutet die Böschungen Behufs ihrer Befestigung mit dem etwa gewonnenen Rasen beplackt oder mit dem gewonnenen Mutterboden (Humus) platirt, in dem letzteren Falle wird die plattirte Fläche mit einem Gemisch von Grassamen und weißem Klee oder auch Luzerne und etwas Hafer, Roggen 2c. besäet, diese Befestigung der Böschungen ist wesentlich, da bei eintretendem Regenwetter von der guten, festen Oberfläche der Dossirungen ihre Haltbarkeit bedingt ist.

In den Einschnitten kommen häufig Quellen zum Vorschein, finden sich dieselben in den Böschungen, und kann deren Ableitung durch kleine Sickerkanäle nicht ermöglicht werden, so gräbt man die Erde aus und ersetzt diese durch große Bruch-

oder Feldsteine, welche festgepackt werden und bringt in die durch die Steine gebildete Fugen sogenannte Quecken oder Peden. Finden sich Quellen im Planum vor, so werden unter der Kiesbettung kleine Sickerkanäle angelegt, welche das darin angesammelte Wasser in die Seitengräben abführen, dieselben werden nach Bedürfniß tief, und 1′ in der Sohle breit angelegt, zur größern Hälfte der Tiefe mit Steinen ausgefüllt und mit Tannensträuchern bedeckt, hierauf wird Erde und Kies bis zur Planumshöhe geschüttet und darauf die Kiesbettung angelegt.

Rücksichtlich des Oberbaues bemerken wir, daß man drei verschiedene Systeme unterscheidet — das englische, das amerikanische und das deutsche — die sich wesentlich von einander unterscheiden. Das englische System verräth den Eisenreichthum seines Vaterlandes, indem man starke, kräftige Schienen und überall die sogenannten Chairs zur Anwendung bringt, dagegen den Holzverbrauch auf das geringste Maaß beschränkt: in dem holzreichen Amerika ist dasselbe entgegengesetzt construirt, wir finden Quer- und Langschwellen und auf den Letztern Flachschienen vor. Das Dritte — deutsche — Oberbausystem ist aus den beiden erstern gebildet worden und ist Gegenstand der folgenden Erläuterung.

Der Erdkörper, welcher die Bahnstrecke bildet und auf dessen Oberfläche, dem Planum, der Oberbau angebracht werden soll — mag derselbe ein aufgeschütteter Damm oder ein Einschnitt sein — bedingt stets durch die Eigenthümlichkeit seiner Bestandtheile für den Oberbau ein Fundament, welches denselben die nöthige Festigkeit und Sicherheit giebt, welches aber auch der Art sein muß, daß es das Wasser wie ein Sieb durchläßt, damit die Schwellen von dem aufströmenden Wasser sogleich wieder befreit werden. Ist das Planum vollendet und gehörig gesetzt, so beginnt der Oberbau damit, daß man für die Unterbettung das Planum aushebt und das Bettungs-Material einbringt. Die hierfür zu bestimmenden Dimensionen sind relativ, denn die Breite richtet sich nach der Construction des Oberbaues, die Tiefe aber hängt von der Beschaffenheit des Erdreichs ab, aus welchem das Planum besteht, denn während bei Sandboden 6 bis 8″ genügen, muß man bei Lette, Lehm oder Thonboden 10 bis 12″ und nach Umständen noch tiefer ausheben.

Das in diese Bettungen zu bringende Material besteht je nachdem die Verhältnisse es bieten aus Kies oder Steinschlotter, das erstere Material dürfte den Vorzug verdienen und bietet namentlich gut ausgetrockneter Flußkies ein herrliches Bettungs-

und Unterstopfungs-Material. Baut man in fliegendem Sande, dann wird auch vor dem Einbringen des Kieses eine vielleicht 2" dicke Schicht Lehm nothwendig.

Bei fernerer Betrachtung des Oberbaues sehen wir also sowohl von dem englischen als amerikanischen System ab, und gehen über zu der Construction, welche aus lauter Querschwellen, die von Mittel zu Mittel 3' entfernt liegen, da diese Construction sich sowohl bewährt hat, als rücksichtlich der Materialverwendung den deutschen Verhältnissen entspricht. Die zu verwendenden Schwellen sind in der Regel 8' lang, 12" breit und 6" hoch, die unter die Stöße zu nehmenden Schwellen sind indeß 9' lang, 14" breit und 6" hoch. Wenn auch in neuerer Zeit eichene Schwellen zur Anwendung gekommen sind, so werden doch auch häufig kieferne gebraucht, welchen von vielen Ingenieurs der Vorzug gegeben wird, nachdem dieselben dieser oder jener Manipulation unterworfen worden, durch welche eine größere Dauerhaftigkeit erzielt wird. Das Holz besteht nämlich chemisch betrachtet aus der Holzfaser und dem in ihren Zwischenräumen befindlichen Saft. Der Letztere ist vorherrschend stickstoffhaltig und wird daher durch den Zutritt von Sauerstoff — also auch von atmosphärischer Luft — in faulende Gährung versetzt, welche sich sowohl den Pflanzenfasern als dem Zellengewebe mittheilt und somit das Holz zerstört. Dieser zerstörenden Einwirkung des Pflanzensaftes durch den Zutritt von Sauerstoff wird nun am besten durch Metallsalze entgegengetreten, welche sich mit dem Stickstoff verbinden und den Ueberschuß des Salzes in den Poren ablagern.

In neuerer Zeit kommt ein von den Herren Büttner und Möring in Dresden angegebenes Imprägnirungsverfahren zur Anwendung, welches sich vor den bisherigen durch Schnelligkeit, Gründlichkeit und Billigkeit auszeichnet. Es besteht nämlich darin, daß die Hölzer in einer beliebigen Metallsalzlösung eine Stunde lang gekocht und dann von der Lösung bedeckt, bis auf 40° R. abgekühlt werden.

Bleiben wir nun bei der vorher erwähnten Construction des Oberbaues stehen, so geschieht die Befestigung der Schienen auf die Schwellen durch sogenannte Hakennägel, deren viereckiger Kopf über den Fuß der Schiene greift. Auf die Stoßschwellen werden jedoch vor dem Auflegen der Schienen sogenannte Stoßplatten gelegt, welche der Länge nach an den äußern Seiten um so viel verstärkt sind, daß in der Mitte eine Vertiefung, der Höhe und Breite des Schienenfußes gleich, hergestellt ist. Die Befestigung der Stöße geschieht mittelst Schrauben, indem auf die Verstärkungen der Unterlags-Platten an-

dere Platten aufgelegt werden, welche über den Schienenfuß greifen und mit 3 Löchern versehen sind. Diese Löcher correspondiren mit einer gleichen Anzahl Löcher in der Unterlagsplatte und so werden also sechs Schrauben für jeden Stoß in die Schwellen fest eingezogen. Hakennägel bekommt die Schiene auf jede Schwelle zwei in diagonaler Richtung.

Ehe das Legen der Schwellen und Schienen geschieht, müssen in den Schwellen die Schienenlager mittelst der Schwellenhobel eingeschnitten werden; man macht diese Lager so breit als der Schienenfuß ist, während man aber an den innern Seiten $\frac{3}{8}$" für die Tiefe rechnet, macht man dieselbe an den äußern Seiten nur $\frac{1}{4}$" tief, so daß die Schienen eine $\frac{1}{8}$" starke Neigung nach innen bekommen, wodurch die Reibung der Räder auf den Schienen vermindert und eine leichtere Bewegung erzielt wird.

An den Stößen der Schienen ist ein Spielraum von $\frac{1}{8}$" nothwendig, damit die Schienen in der Sommerhitze Raum zur Ausdehnung haben. In neuerer Zeit kuppelt man die Schienen auch noch an den Stößen durch Laschen aneinander. Die Letztern sind 8" lang, $2\frac{1}{2}$" breit und $\frac{1}{2}$ bis $\frac{9}{16}$" stark von Gußeisen. Genau 4" von Mittel zu Mittel sind $\frac{7}{8}$" weite Löcher in diesen Platten; 2" von den Enden der Schienen sind gleichfalls 2 Löcher gebohrt und correspondiren diese mit denen der Laschen. Man legt nun in die Auskehlung der Schienen zu beiden Seiten solche Platten und schraubt sie mittelst Bolzen und Schraubenmuttern zusammen. Der Bolzen hat $\frac{1}{8}$ bis $\frac{3}{16}$" Spielraum in den Löchern der Laschen wie der Schienen und ist vom Kopf bis an das Ende $3\frac{5}{8}$" lang. Hierdurch werden natürlich zwei Schienen immer so fest aneinander gehalten, daß sie nur durch den erwähnten Spielraum, den der Bolzen in den Löchern hat, ihrer eigenen Ausdehnung folgen können, sonst aber unwandelbar fest liegen müssen. Ein nach diesem System gelegter Oberbau hat sich, wie bereits erwähnt, allgemein bewährt.

In Betreff der Unterhaltung des Fahrgeleises ist bei Etablirung einer Eisenbahn das anzuwendende Schienensystem vom größten Einfluß. Da bei den jetzt an eine Eisenbahn gestellten Anforderungen nur noch große Maschinen von bedeutendem Gewichte benutzt werden können, so werden die Unterhaltungskosten um so geringer, je kräftiger und tragfähiger die zu nehmenden Schienen sind. Die Vignols- oder Breitfußschienen, etwa 4" hoch und $20\frac{4}{10}$ Pfund pro laufenden Fuß schwer, kommen jetzt zumeist in Anwendung, doch werden auch Bagnal- oder Hochschienen, auch Stuhl- (Chair-) Schienen genommen,

die freilich eine ganz andere Construction bedingen. Dieselben sind $4\frac{1}{2}$" hoch und wiegen $19\frac{2}{3}$ Pfund pro laufenden Fuß.

Die Spurweite, d. h. die Entfernung zwischen den beiden innersten, obersten Kanten der Schienen, wurde von Stephenson, welcher die ersten brauchbaren Dampfwagen 1814 auf der Stockton-Darlington-Bahn einführte, auf 4' $8\frac{1}{2}$" engl. = 4' $6\frac{3}{4}$" rheinl. angenommen. Da nun von demselben die meisten Locomotiven für die Bahnen Englands, Deutschlands u. s. w. verfertigt wurden, so kam es, daß diese Spurweite fast allgemein auch in Deutschland eingeführt wurde. Zwischen den Flanschen der Räder und den innern Schienenkanten ist ein Spielraum von $\frac{3}{4}$ bis $1\frac{1}{4}$", wodurch die Reibung der Räder gegen die innern Schienenseiten vermindert wird.

Die Krümmungen (Curven) der Bahn müssen, wenn anders sie nicht vermieden werden können, sehr große Halbmesser erhalten. Der Krümmungshalbmesser muß auf der Fahrstrecke mindestens 600 Ruthen, auf den Bahnhöfen aber mindestens 60 Ruthen lang sein. Contre-Curven sind in der freien Bahn ganz unzuläßig, die gerade Strecke zwischen zwei entgegengesetzten Curven soll eigentlich 1000', im allerdringendsten Fall aber nicht unter 300' lang sein.

Bei Curven mit kleinen Halbmessern ist es nämlich einleuchtend, daß das äußere von zwei an einerlei Axe befindlichen Rädern, welches auf der converen Seite läuft, einen größern Bogen zurückzulegen hat, als das innere an der concaven Seite fortgehende. Hierdurch tritt ein Schleifen — eine gleitende Bewegung — am Umfange der Räder ein, woraus eine Vermehrung der vorhandenen Widerstände erfolgt. Auch ist eine Seitenreibung an den Spurkränzen der innern Räder zu überwinden, die ebenfalls um so größer wird, je kleiner der Krümmungshalbmesser der Bahn ist. Ferner erzeugt das Bestreben eines jeden bewegten Körpers, in gerader oder tangentialer Richtung fortzugehen, eine gewisse Schwungkraft, die mit der Abnahme des Krümmungshalbmessers wächst. Diese Schwungkraft vermehrt die Seitenreibung, und führt leicht ein Springen über die Schienen herbei, wovon das Umwerfen der Wagen sehr leicht die Folge ist. Man legt daher, um die letztern Consequenzen möglichst zu beseitigen, bei Curven die convere Schiene $\frac{3}{8}$" höher als die concave.

Endlich aber sichert man die Lage des Schienenstranges dadurch, daß man vor den Köpfen der Schwellen Pfähle einschlägt.

Wege-Uebergänge werden bei Anlegung einer Eisenbahn immer in bedeutender Anzahl nothwendig und sind dieselben mannigfacher Art, indem für die Wahl derselben theils die

Art des überzuleitenden Weges, theils aber die Verschiedenheit des Niveaus der Bahn und des Weges maaßgebend sind, auch muß ferner noch dabei berücksichtigt werden, daß Landes-Chausseen in ihrem Niveau nicht verändert werden dürfen, wogegen man unchaussirten Wegen ein Gefälle von 4" auf die Ruthe Länge geben darf. Läge also z. B. ein Weg 16 bis 18' höher als die Bahn, so würde man eine Ueberbrückung über die Bahn anlegen, um den Weg nicht zu unterbrechen; läge aber der Weg um so viel tiefer als die Bahn, so würde man dieselbe auf einen Viaduct über den Weg führen.

Hätte man dagegen einen Feldweg über eine Bahn zu führen, deren Damm 4' hoch wäre, so müßte man an jeder Seite eine Rampe anschütten, welche 12° lang wäre. Oder bestände die Bahn aus einem 4' tiefen Einschnitt, so würde man auch den Weg an jeder Seite der Bahn einschneiden und zwar so, daß nach 12° Länge der Einschnitt in den alten Weg ausliefe.

Bei solchen Uebergängen erleidet die Construction des Oberbaues eine Veränderung, weil hier die Schienenköpfe mit dem Planum ein gleiches Niveau haben müssen. Zu dem Ende legt man die Schienen auf Langschwellen und neben den Schienen zu beiden Seiten 6" breite Halbhölzer mit dem Schienenkopfe in gleicher Höhe, die Halbhölzer an den innern Seiten der Schienen müssen einen Zwischenraum von 2 bis 2½" für den Radflansch gewähren; die Halbhölzer werden mit Flachschienen belegt, welche durch Schrauben mit eingelassenen Köpfen befestigt werden. In neuerer Zeit legt man auf Uebergängen statt des Halbholzes neben der Schiene eine zweite Schiene, in welchem Falle der zwischen beiden Schienenköpfen bleibende Raum breit genug für den Radflansch ist. Der Raum zwischen den innern Halbhölzern und der übrige Theil des Ueberganges an den beiden Halbhölzern wird entweder gepflastert oder mit Bohlen belegt. Das Steinpflaster resp. das Bohlenlager wird indeß wenig höher gelegt als die Schienenköpfe, damit die Räder der quer über die Bahn führenden Wagen die Schienen nicht treffen.

Die Uebergänge erhalten Barrieren, deren Länge an dem überzuleitenden Wege sich nach der Länge der angeschütteten Rampe richtet, längs des Planums wird dieselbe noch 16 bis 20' lang gemacht und kann an jeder Seite durch einen Baum, welcher eine der Breite des Weges entsprechende Länge hat, verschlossen werden. Mit Rücksicht auf die Schwierigkeit, welche für den Wärter in dem rechtzeitigen Schließen der Barrieren liegt, sofern mehrere von demselben zu bedienen sind, hat man Barrieren

in Gestalt von leichten mit Gegengewichten versehenen Schlagbäumen construirt, welche mittelst eines Drahtzuges, der sich 2—3000 Fuß hin auf niedrigen Pfählen bewegt, niedersenkt, während das Gegengewicht beim Nachlassen des Drahtzuges das Wiederemporsteigen und Oeffnen besorgt. An dem Stationsorte des Wärters sind Vorrichtungen angebracht, durch welche der Drathzug sicher fixirt und dadurch ein Emporheben des Schlagbaums verhindert wird, $\frac{3}{16}$ Zoll muß indeß der zu einer solchen Leitung benutzte Draht stark sein.

Längs der Bahn befinden sich die sogenannten Wärterbuden. Die Meinungen über die Einrichtung und Bauart derselben sind verschieden: bei manchen Bahnen hat der Wärter lediglich eine aus Holz gezimmerte 50 bis 100 □ Fuß Flächenraum enthaltende Bude, welche oben mit Schaalbrettern belegt und mit Zink oder Asphalt abgedeckt ist; diese Buden haben vorn eine Eingangsthür, an den beiden sich gegenüberstehenden Seitenwänden kleine Fenster, unterhalb dieser befinden sich an der einen Wand eine mittelst Charnierbänder befestigte Bank, an der gegenüberstehenden Wand aber ein Tisch in gleicher Weise befestigt. Im Hintergrunde befindet sich ein eiserner Ofen, dessen Rohr durch die Decke hinausgeleitet ist. Bei andern Bahnen sind diese Häuserchen von gleicher Größe und Einrichtung, aber von Fachwerksmauern aufgeführt.

Bei noch andern Bahnen sind auf Strecken von je einer halben Meile Wärterwohnungen in der Art hergestellt, daß hart an der Bahn Häuser erbaut sind, welche (zwei Etagen hoch) in dem untern Geschoß zwei Wohnungen von Stube, Kammer und Küche, und zwei ganz eben solche in dem obern Stockwerk haben.

Nach v. Damitz haben die Wärter kleine massive Häuser von Stube, Kammer und Vorflur nebst kleiner Küche, 22' lang und 18' tief, welche durchschnittlich 380 Thlr. kosten.

Noch verdient eine Einrichtung Erwähnung, wonach die Wärterhäuser je nach ihrem Zwecke und nach dem Maaße ihrer Räumlichkeit in drei Classen zerfallen, nämlich:

1) Schilderhäuser,
2) Wohnungen für ledige Bahnwärter,
3) Wohnungen für verheirathete Bahnwärter.

Die Schilderhäuser, welche nur zum Aufenthalt der Wärter während der Dienstzeit bestimmt sind, werden aus Back- oder Bruchsteinen ausgeführt.

Die Wärterhäuser II. Classe, für Wohnungen lediger Bahnwärter bestimmt, bestehen in einem Zimmer und in einer Ge-

schirrkammer; dieselben sind ebenfalls von Back= oder Bruchsteinen erbaut.

Die Wärterhäuser III. Classe, welche zu Wohnungen für verheirathete Wärter eingerichtet sind, enthalten eine Wohnstube, eine Kammer, eine Küche, eine Geschirrkammer und wo nothwendig, Kammern unter dem Dach, auch einen kleinen Keller. Diejenigen Wärterhäuser dieser Art, welche zugleich als Haltepunkte dienen, enthalten außerdem noch ein Zimmer für Billetabgabe, ein kleines Wartezimmer und Wohnung für einen Bahnmeister oder Expediteur. Bei allen Wärterhäusern I., II. und III. Classe befinden sich kleine Gärten und Pumpbrunnen.

Sogenannte Nummersteine werden längs der Bahn aufgestellt und zwar in Entfernungen von $\frac{1}{100}$ Meile.

An den Punkten der Bahn, wo das Gefälle derselben wechselt, werden Neigungszeiger aufgestellt, welche den Grad des Steigens und Fallens nach beiden Seiten und die Länge der betreffenden Strecke angeben.

An den Gränzen der Bahnwärter=Strecken befinden sich die von Netke in Dresden erfundenen sogenannten Tafel= oder Grenzkreuze, deren Zweck weiter unten ausführlich behandelt ist.

Die Bahnhöfe oder Stationen.

Die Weichen sind ein zum Oberbau gehörender Theil, da dieselben dazu dienen, aus einem Strang in den andern überzuleiten, und gewissermaßen für die Unmöglichkeit, einen Zug zu lenken, entschädigen; dieselben befinden sich daher hauptsächlich auf Bahnhöfen. So mannigfach nun auch wieder die Constructionen derselben sind, so beschränken wir uns doch darauf, nur eine solche, welche sich im Gebrauche bewährt hat, näher zu beleuchten; um so mehr, als jeder denkende Beamte, sobald er das Princip und eine Construction kennt, jede andere bald verstehen und die Vorzüge oder Nachtheile derselben selbst wird finden können.

Die Unterlage der Weiche besteht aus einem Rahmen, welcher aus zwei aus eichenem Halbholze bestehenden Lang= und aus Querschwellen zusammengesetzt ist, welche letztere von Mittel zu Mittel 3′ entfernt liegen, und mittelst Schwalbenschwänze in die Langschwellen so eingelassen sind, daß der ganze Rahmen oben bündig liegt, zuweilen legt man und zwar mit Vortheil, die Langschwellen vertieft und bringt die Querschwellen durch Verkämmung darauf.

Die beiden festen Schienen werden auf die Querschwellen in gewöhnlicher Weise befestigt, außerdem trägt jede Querschwelle innerhalb des Stranges auf jeder Seite einen sogenannten ein=

seitigen Schienenstuhl, dessen Platte so in die Schwelle eingelassen und durch Holzschrauben mit versenkten Köpfen befestigt ist, daß dieselbe mit der Schwelle bündig liegt. Auf diesen Platten bewegen sich die beweglichen oder sogenannten Leitschienen, welche durch die Köpfe der Schienenstühle in ihren Bewegungen begrenzt werden.

An den hintern Enden der Leitschienen sind an deren Füße eiserne Platten geniethet, welche nach unten einen Zapfen haben. Diese Zapfen drehen sich in unterliegenden stärkeren gußeisernen Platten, welche in die Schwellen eingelassen und durch Schrauben befestigt sind. Die beiden Leitschienen sind ferner in der Mitte ihrer Länge und an dem andern Ende derselben durch schmiedeeiserne Stangen mittelst Charniere verbunden. Mit derjenigen dieser Stangen, welche sich an dem Ende der Schiene befindet, ist eine andere, die eigentliche Leitstange dieser Schienen verbunden, welche unter der festliegenden Schiene nach dem Ständer der Weiche durchgeht.

Der Ständer der Weiche, welcher aus zwei gleichen, gußeisernen Theilen zusammengesetzt ist, ruht auf einer Schwelle, welche nach hinten, in einer unterliegenden zum festern Stützpunkt dienenden Querschwelle eingelassen ist; nach vorn ist die Tragschwelle durch Schwalbenschwanz und mittelst zweier in schräger Richtung eingekämmten Schwellen, welche die Unverrückbarkeit derselben herstellen, verbunden.

Die Leitstange ist über den Ständer hinaus verlängert und hat kurz vor ihrem Ende einen nach unten gerichteten Zapfen, welcher, wenn die Weiche so gestellt wird, daß der durchfahrende Zug in dem geraden Strang bleiben muß, in ein in der Grundplatte des Ständers befindliches Loch fällt und so die Weiche in der gegebenen Stellung erhält. Durch ein Charnier ist die Leitstange mit einem Hebel verbunden; ungefähr zwei Drittel von der obern Länge des Letztern gerechnet, ist derselbe durchbohrt und mittelst einer Welle mit dem Ständer verbunden; dies ist der Drehpunkt des Hebels, welcher an dieser Stelle nach vorn eine Verlängerung mit einem Gewichte hat. Das Gewicht erhält die Weiche in Ruhe, sobald dieselbe in der Stellung sich befindet, daß der durchgehende Zug in die Curve fahren soll.

An dem Ständer befindet sich nun noch eine schmiedeeiserne runde Stange, welche kurz über dem Ständer mit einem kleinen Getriebe versehen ist, dieses greift in ein Zahnradsegment, welches an dem Hebel sich befindet, sobald nun die Weiche in die eine oder andere Richtung gestellt wird, muß durch das Ineinandergreifen der verzahnten Räder eine halbe

Umdrehung der Stange stattfinden und diese ist nothwendig, denn an ihrem obern Ende trägt dieselbe eine Blechtafel, welche auf beiden Seiten verschiedenfarbig gestrichen ist, so daß z. B. die eine Seite schwarz und roth, die andere aber schwarz und weiß gestrichen ist. Die eine Farbe bezeichnet ein für alle Mal, daß die Curve offen steht, während dies die andere Farbe bei dem geraden Strange thut, der Maschinist kann daher schon jedesmal aus der Ferne sehen, ob die Weiche richtig gestellt ist; Abends werden Laternen an der Blechtafel angeracht, welche verschieden gefärbte Gläser, z. B. grün und weiß oder weiß und roth haben.

Nach dem Vorstehenden kann ein Zug aus einem Schienenstrange in einen andern, rechts oder links abgehenden dirigirt werden. Bei Verlängerung dieser beiden Geleise wird sich die links liegende Schiene des nach rechts gehenden Stranges mit der rechts liegenden Schiene des nach links liegenden Geleises kreuzen. Wo dies der Fall, wo also der Durchschnittspunkt beider Schienen ist, da liegen zwei bis drei Querschwellen dicht neben einander und in dieselben eingelassen wird eine gußeiserne Platte — das sogenannte Herzstück — auf deren Oberfläche sich die eigentliche Schienenkreuzung befindet, von der, die vor und hinter derselben liegenden Schienen die Verlängerung bilden.

An der innern Seite der rechts liegenden Schiene des rechten Geleises und an der innern Seite der links liegenden Schiene des linken Geleises liegen gerade der Kreuzung gegenüber sogenannte Zwangschienen so nahe an den Hauptschienen, daß nur ein Zwischenraum für den Radflansch bleibt. Diese Zwangschienen, welche einige Fuß lang und an den Enden nach der innern Seite des Geleises etwas gebogen sind, zwingen die über das Herzstück, also über die Kreuzung gehenden Räder, den rechten Weg zu nehmen, da andernfalls leicht ein Ueberspringen der Räder statthaben und ein Unglück entstehen könnte.

Ueberall wo zwei Geleise nahe oder ganz zusammengehen, setzt man da, bis wohin Wagen auf jedem Geleise ohne ein Aneinanderstoßen befürchten zu müssen, gebracht werden können, sogenannte Distanzpfähle.

Drehscheiben befinden sich nur auf Bahnhöfen, sie haben den Zweck Wagen oder Maschinen leicht umzuwenden, oder auf ein anderes Geleise zu bringen. Je nach dem Bedürfniß ist die Größe derselben verschieden; auf größern Bahnhöfen sind dieselben groß genug, um Dampfwagen und Tender aufzunehmen, in diesem Falle haben dieselben einen Durchmesser von 36'.

Das Gehwerk der Drehscheibe liegt vertieft, die Sohle und der Ring, welcher die Umgränzung bilden soll, werden von Mauerwerk hergestellt, und zwar die Sohle in der Art, daß sie Neigung nach einer bestimmten Stelle hat, von der aus ein Abzugscanal für das einströmende Wasser angelegt wird. Von der Sohle erhebt sich in dem Centrum ein Stück Mauerwerk, auf welchem sich ein Eisenstück mit einem aufrecht stehenden Zapfen eingemauert befindet. Dieser Zapfen ist der Hauptruhe= und zugleich der Drehpunkt der Scheibe, in dem an der untern Fläche der Scheibe in dem Centrum ein Eisenstück eingeschraubt ist, welches eine für den Zapfen passende Pfanne enthält.

Zur weiteren Unterstützung und zur Erleichterung des Umdrehens dienen 8 bis 16, je nach der Größe der Drehscheibe auch noch mehr eiserne Räder, welche sich mit ihren in Pfannen oder Büchsen liegenden Axen zugleich bewegen. Sämmtliche Räder laufen auf eisernen kreisförmigen Schienen und wird das Drehen der Scheibe durch einige Mann bewirkt. Die Scheibe selbst bildet einen Kreis und besteht aus Holz oder Eisen. Auf der Oberfläche der Scheibe sind Schienen befestigt, deren Spurweite sowohl als Niveau mit der Bahn correspondiren. An der Peripherie der Scheibe münden verschiedene Geleise und können daher Wagen und Locomotiven nicht allein durch die Drehscheibe umgedreht, sondern auch auf andere Geleise gebracht werden. Eine andere auf den Bahnhöfen befindliche Einrichtung sind die sogenannten Schlitten oder Brücken. Vermittelst derselben werden Wagen von einem Geleise auf ein anderes mit dem Erstern parallel laufendes geschafft.

In Unterbrechung der betreffenden Geleise wird eine Grube von vielleicht 18" Tiefe und so breit ausgehoben, daß der darin zu bewegende sogenannte Schlitten die Breite einer Wagenlänge erhält. Innerhalb dieser Grube werden längs derselben drei Langschwellen mit Schienen in gleichen Abständen angebracht, auf diesen Schienen laufen die Räder einer Art Wagengestell, welches oben mit Bohlen bedeckt ist, auf welchen sich quer über ein Schienenstrang mit richtiger Spurweite befindet.

Zum Verladen von Equipagen, Vieh u. s. w. werden auf den Bahnhöfen Rampen erbaut, deren Plateau mit dem Boden der Güterwagen eine gleiche Höhe hat.

Bahnhofsgebäude, Tunnels, Brücken, Ueberbrückungen, Viaducte, Durchlässe rc. gehören dem Kunstbau an, dessen Verständniß tiefgreifende Studien erfordert, weshalb hier darüber hinweggegangen wird. —

Die Anweisung des Wohnortes des Bahnmeisters ist wesentlich; am meisten wird es dem Interesse des Dienstes entsprechen, wenn derselbe in der Mitte der Strecke, möglichst nahe an der Bahn wohnt, weil derselbe dann stets am schnellsten dahin gelangen kann, wo seine Gegenwart am nothwendigsten ist. Der Assistent des Bahnmeisters würde dann an dem einen Ende der Strecke wohnen.

Der Bahnmeister darf sich Nachts ohne Urlaub nicht aus seiner Wohnung entfernen, oder aber er muß solche Einrichtungen treffen, daß er bei eintretenden Ereignissen sofort zu finden ist.

Täglich muß der Bahnmeister seine Strecke revidiren, d. h. dieselbe von dem einen bis zum andern Ende zu Fuß durchgehen; entbunden kann derselbe von dieser Verpflichtung nur werden, wenn er an einer bestimmten Stelle so viel zu thun hat, daß eine Revision der ganzen Strecke hierdurch unmöglich wird, aber ein solcher Fall darf auch nur an einem Tage vorkommen, weil sich die Bahnwärter nicht länger selbst überlassen bleiben dürfen. Auch hier stellt sich wieder die Anstellung von Assistenten vortheilhaft dar.

Auf das Eintreten besonderer Naturereignisse muß der Bahnmeister stets vorbereitet sein. Wie bald kommt im Sommer ein starker Gewitterregen, der die Gräben füllt, theilweise sogar das Planum überschwemmt, wie oft entsteht Sturm, der die Telegraphen umstürzt, abbricht oder doch verdreht. Welche Schneefälle hat derselbe im Winter zu erwarten, und wie oft sind dieselben von Windwehen begleitet, welche den Schnee dergestalt auf einen Fleck zusammenjagen, daß das Passiren eines Zuges eine vollständige Unmöglichkeit wird.

Im Frühjahr, wenn Schnee und Eis thauen, dann treten die Fälle, welche wir in Folge des Regens entstehen sahen, um so ungestümer und mächtiger ein; die Flüsse werden überfüllt, treten in Folge dessen aus ihrem Bett, reißen Brückenkegel hinweg und unterspülen die Pfeiler derselben, und in gleicher Weise werden die Böschungen der Dämme gefährdet.

Alle diese Fälle muß der Bahnmeister stets voraussetzen und deshalb stets zum Kampfe mit den Elementen gerüstet sein. Derselbe halte sich daher in den nächsten Dörfern Leute, welche auf den ersten Ruf zur Arbeit zu folgen bereit sind, auch muß er über Maurer und Zimmerleute disponiren können und mit hinreichendem Baumaterial der verschiedensten Art, namentlich auch mit Faschinen, welche in solchen Nothfällen große Dienste leisten, versehen sein. Abgesehen davon, daß in den Wärterstationen die nöthigen Baugeräthe vorhan-

den sein müssen, so dürfen im Winter auch eine hinreichende Anzahl von Schneeschaufeln nicht fehlen.

Behufs der Revisionen stehen dem Bahnmeister sämmtliche Züge zur Benutzung frei; auf der Maschine oder im Wagen III. Classe kann er, soweit seine Strecke reicht, stets nach Belieben fahren, und darf, mit Ausnahme der Personen- und Güterzüge jedem Zuge auf der Strecke das Haltesignal geben, um auf- oder abzusteigen.

Häufiges Fahren auf der Maschine oder im Packwagen wird überhaupt dem Bahnmeister den Vortheil gewähren, das Gestänge speciell kennen zu lernen, denn diese Fahrzeuge haben sehr starke Federn und sind vermöge derselben so empfindlich, daß man jeden, selbst den leisesten Stoß empfindet, es wird derselbe hierdurch oft Mängel am Strange entdecken, welche mit dem Auge kaum zu finden sind. Beim Fahren auf der Maschine wird derselbe auch beurtheilen, ob die Telegraphen noch in der rechten Richtung stehen, da dieselben vom Winde oft so verdreht werden, daß der Maschinenführer die mit denselben gegebenen Signale aus der nothwendigen Entfernung nicht mehr deutlich genug erkennen kann. (Bei den Treutler'schen Telegraphen muß die Sehlinie mit dem Telegraphenarme einen rechten Winkel bilden, sofern der Arm in seiner ganzen Länge erleuchtet gesehen werden soll).

Bei der täglichen Revision des Bahnmeisters sei sein Augenmerk zunächst auf das Gestänge gerichtet, er sehe danach, ob beide Seiten in der Waage, ob einzelne Stellen nicht höher oder tiefer liegen und ob auch die Spurweite noch die richtige ist.

Von dem Ersteren überzeugt sich derselbe, wenn er die Waage recht häufig quer über das Gestänge auf beide Schienen aufsetzt. Ob das Geleise aber hochstehende Buckel oder Vertiefungen hat, oder ob — was sehr häufig der Fall — die Stöße höher stehen, wird der Bahnmeister, außer der schon erwähnten Benutzung der Wagenzüge, durch Ocular-Inspection finden, indem man beim Niederlegen und Entlangvisiren an der obern Schienenkante jede Unebenheit an derselben sieht. Diese müssen aber sofort beseitigt werden, da sonst beim schnellen Fahren die Wagen nur allzuleicht aus dem Geleise geworfen werden. Von der richtigen Spurweite überzeugt sich der Bahnmeister durch häufiges Anlegen des Spurmaaßes.

Vorzugsweise hat der Bahnmeister auch darauf zu sehen, daß keine Nägel lose, oder gar die Köpfe derselben abgebrochen sind, und daß die Schrauben in den Unterlags-Platten, resp. Schienenstühlen festhalten, beides kann derselbe zwar sehen,

aber wo an den Stößen Unterlags-Platten sich befinden, da wird er wohl thun, hier und da mit dem Stocke auf diese Platten zu stoßen, denn sobald dieselben lose sind, wird er hierdurch ein eigenthümliches Klappern hören, welches auch hörbar ist, sobald ein Zug darüber hinfährt.

Diese Uebelstände können sehr gefährlich werden, nichtsdestoweniger aber auch durch die Aufmerksamkeit der Wärter vermieden werden. Der Wärter, auf dessen Strecke solche Fehler vorgefunden werden, muß daher streng bestraft, im Wiederholungsfalle entlassen werden.

Gleiche Aufmerksamkeit muß der Bahnmeister sämmtlichen Bauwerken widmen, die Brücken, Durchlässe, Durchfahrten 2c. muß er von allen Seiten, von oben und unten, besonders zu Zeiten, wo Züge darüber hingehen, speciell revidiren, entdeckte Veränderungen seinem Vorgesetzten sofort anzeigen, und wenn Gefahr im Verzuge ist, gleich selbst das Nöthigste anordnen und unter seiner eigenen Anleitung und Aufsicht ausführen lassen.

Stets hat der Bahnmeister Sorge zu tragen, daß die Gräben nicht versanden oder verschlammen, vielmehr dieselben rein und im richtigen Niveau zu erhalten. Die Böschungen und Banquets müssen stets in ihrer ursprünglichen Form und in gutem Ansehen erhalten werden, so wie auch das Planum durch den Bahnwärter täglich von dem aufschießenden Grase gereinigt und geharkt werden muß.

Die Wärterhäuser, Barrièren an den Uebergängen, die Seitendurchlässe und die Telegraphen dürfen zu untersuchen nicht vergessen werden. Findet der Bahnmeister einen Telegraphen nicht vollständig in Ruhe gesetzt, vielmehr einen Arm noch etwas hervorstehend, so verwarnt er zunächst den Wärter, bei wiederholtem Vorfinden solcher Unregelmäßigkeiten zeigt er denselben aber zur Bestrafung an, denn sobald einiger Wind geht, kann derselbe entweder den Arm in die Höhe treiben, wodurch die benachbarten Wärter irre geführt und zum falschen Signalisiren verleitet werden, oder aber der Wind setzt sich gegen den vorstehenden Arm, und es wird dadurch ein Verdrehen des Telegraphen herbeigeführt.

Bei den Umgängen auf seiner Strecke unterwerfe der Bahnmeister auch die Bahnwärter einer in jeder Beziehung speciellen Controlle. Es halte derselbe mit eiserner Consequenz darauf, daß der Dienst bis in die kleinsten Details pünktlich geschehe, da nur durch größte Pünktlichkeit und Ordnung Unglücksfälle vermieden werden. Selbst in unwesentlichen Dingen lasse derselbe keine Fehler ungerügt und ungestraft, damit

seine Untergebenen sich gleichfalls an strenge Ordnung und Pünktlichkeit gewöhnen.

Die Controlle der Bahnwärter dehne der Bahnmeister auf Alles aus, was der Wärter um und an sich hat, er revidire den Gang der Uhren derselben, er überzeuge sich, ob die Uniformsstücke gereinigt, die Knöpfe geputzt sind, er sehe darauf, daß der Wärter beim Arbeiten auf der Strecke und beim Putzen der Lampen und Laternen die ihm gelieferte Arbeitsjacke trägt, daß derselbe dagegen beim Passiren eines Zuges stets in gereinigter Uniform auf seinen Posten steht.

Während ein Wagenzug bei dem Bahnmeister vorüberfährt, bleibt derselbe militairisch gerichtet stehen und macht Honneurs. Ebenso dulde der Bahnmeister nicht, daß die auf der Strecke beschäftigten Arbeiter, während der Zeit, wo ein Zug die Strecke passirt, sich auf die Böschungen umherlagern, oder auf dem Planum umhertreiben, sondern er lasse dieselben, nachdem sie die Arbeitsutensilien aus der unmittelbaren Nähe des Gestänges an die Kronenkante in Ordnung gebracht, sich in gehöriger Entfernung vom Strange in ein Glied aufstellen, den Vorarbeiter an der Spitze, sämmtlich gleichfalls Honneurs machend.

Eine solche Ordnung wird dem vorüberfahrenden Reisenden einen wohlthuenden Anblick gewähren und das Vertrauen zu dem Unternehmen erhöhen.

Die Bahn- und Hülfswärter müssen in Betreff ihrer Instruction und des Signalsystems häufig vom Bahnmeister examinirt werden, derselbe lasse sich hierbei die Instructionen und das Meldebuch vorlegen, unterschreibe Letzteres gehörigen Orts und sehe auf die richtige Führung des Arbeiter-Verzeichnisses, vergleiche dasselbe auch mit seinem Tagebuche.

Eine strenge Controlle ist die Seele der Verwaltung. Dieser beherzigenswerthe Grundsatz sei die Stütze des Bahnmeisters bei Verwaltung der Arbeitsmaterialien und Arbeitsutensilien. Jede Verschwendung der Erstern, jede Vernichtung der Letztern suche er auf das Sorgfältigste zu vermeiden, wo er aber dergleichen bemerkt, da lasse er die strengsten Strafen eintreten.

Macht der Bahnmeister diese Revisionsgänge täglich in derselben Zeit, so verwöhnt er dadurch seine Untergebenen; dieselben werden dadurch zu sicher gemacht, und arbeiten um die ihnen bewußte Zeit jedenfalls fleißiger. Deshalb wähle der Bahnmeister verschiedene Zeiten zu seinen Revisionen, auch wird er wohl thun, seine Strecke nicht regelmäßig vom Anfange bis zum Ende zu durchgehen, sondern bald hier, bald

dort plötzlich auf der Strecke zu erscheinen, indem er auf Nebenwegen, wo er nicht gesehen wird, sich dahin begiebt.

Die Aufstellung der Tafel- oder Grenzkreuze an den Grenzen der Bahnwärter-Stationen hat in Bezug auf die Revision der Strecke von Seiten des Wärters eine hohe Wichtigkeit. Der Wärter muß nach seiner Ankunft auf der Strecke des Morgens, so wie nach jedem Zuge dieselbe unter Mitnahme von Schrauben und Nägel, Hammer, Schraubenzieher und Dollnagel speciell revidiren, dabei jeden abgebrochenen Nagel erneuern, jeden lose gewordenen anziehen und ein gleiches bei den Schrauben thun. Zur Controlle für den Bahnmeister, daß diese Revisionen vorgenommen, befestigt der Wärter an das Tafelkreuz eine kleine eiserne Tafel, welche mit einer Nummer versehen und zwar Morgens vor dem ersten Zuge Nr. 1. und nach jedem Zuge die folgende Nummer. Es werden dem Wärter so viel Tafeln, als Züge während des Tages passiren, zu diesem Behufe übergeben, von denen die Hälfte weißgestrichen mit schwarzen Nummern, die andere Hälfte aber schwarz gestrichen mit weißen Nummern versehen ist. In der einen Richtung werden nun regelmäßig die weißen und in der Andern die schwarzen Tafeln, an die Seitenwände der Wärterbude werden aber diejenigen aufgehängt, welche sich nicht an den Grenzkreuzen befinden.

Zu welcher Zeit der Bahnmeister nun auch kommt, so kann er sich dennoch davon überzeugen, daß der Wärter regelmäßig nach jedem Zuge die Revision vorgenommen. Das Aufhängen der nicht in Gebrauch begriffenen Tafeln an die äußern Budenwände ist aber deshalb nothwendig, damit auch diese der Bahnmeister in der richtigen Anzahl vorfindet, denn nicht selten sind die Bahnwärter pflichtvergessen genug, Morgens schon mehrere Tafeln bei dem Grenzkreuze niederzulegen, um dieselben dann nach jedem Zuge durch einen dazu bestellten Arbeiter anhängen zu lassen. Der Bahnmeister dringe aber nicht blos auf den Vollzug des Befehls in Betreff der Revisionstafeln, sondern überzeuge — wie auch in allen ähnlichen Fällen — den Wärter durch specielle Erklärung des Zweckes von der Nothwendigkeit dieser Maßregel, und zeige ihm hierbei die eigene Gefahr, in welche er sich durch Nachlässigkeit bei den Revisionen seiner Strecke bringen kann.

Die Strecke darf Nachts nicht unbewacht bleiben, es werden daher vom Bahnmeister zur nächtlichen Bewachung der Strecke Bahnwärter in der Art commandirt, daß circa $\frac{1}{2}$ Meile Streckenlänge für jede Nachtstation gerechnet wird. Hiernach wird jeder Wärter die 3te oder 4te Nacht zur Wache kommen.

Die Nachtwache beginnt des Abends wenn die übrigen Wärter nach Hause gehen und dauert so lange, bis Morgens die Wärter in den Dienst treten, den Tag nach der Wache hat der Wärter Ruhe und wird von einem Hülfswärter vertreten.

Bei der hohen Nothwendigkeit der nächtlichen Bewachung der Strecke, da sonst mancher Schaden angerichtet und viel Arbeitsutensilien und Materialien entwendet werden können, muß der Bahnmeister möglichst oft, aber immer zu andern Zeiten diese Nachtwärter revidiren, und darf derselbe auch hier keine Nachlässigkeit entschuldigen. Wenn fahrplanmäßige Nachtzüge bei einer Bahn eingeführt sind, dann wird durch diese natürlich eine andere Eintheilung der Dienstzeit des Wärters bedingt, welche sich immer nach den lokalen Verhältnissen richten wird.

Zur religiösen Erbauung, zur Besorgung häuslicher Angelegenheiten ꝛc. bekommt der Wärter jeden vierten Sonntag Urlaub, der Bahnmeister hat nicht blos diesen in der gehörigen Reihenfolge zu veranlassen, sondern auch für die Vertretung derselben zu sorgen.

Je nach der Jahreszeit, je nach den Terrain-Verhältnissen und nach dem Alter der Bahn wird der Bahnmeister bald mehr, bald weniger Arbeiter auf seiner Strecke beschäftigen, mit Heben und Richten des Gestänges, mit Reinigen der Gräben und Flußbetten, mit Ausbessern der Böschungen und Banquets oder der Flußufer, oder aber bei der Anlieferung von Material, namentlich Kies. Diese Arbeiter werden in bestimmte Corps zu 12 bis 16 Mann organisirt, deren jedes einen Vorarbeiter hat; diesem wird jede Arbeit übertragen, er übernimmt die Verantwortlichkeit der guten Ausführung und des fleißigen Arbeitens und kann der Bahnmeister hiernach nur solchen Männern das Amt eines Vorarbeiters übertragen von deren Tüchtigkeit er überzeugt ist. Sein Tagelohn ist etwas höher als das der übrigen Arbeiter.

Auf gute Ausführung der Arbeiten halte der Bahnmeister stets aufs Strengste, besonders beim Heben und Richten des Gestänges. Die Schienen müssen zwei genau parallele Linien bilden, dieselben dürfen an einzelnen Stellen nicht höher stehen und müssen an den Stößen den vorgeschriebenen Spatium haben. Nachdem beim Heben die Schwellen fest unterstopft worden, muß nach geschehenem Richten die Verfüllung gleich vorgenommen werden, vorzugsweise der bessern Erhaltung der Schwellen, aber auch des bessern Ansehens wegen. Bei allen diesen Arbeiten halte aber der Bahnmeister darauf, daß das durch die eingeschlagenen Nivellementspfähle angegebene Niveau

eingehalten wird. Eine Schwelle, welche durch Faulen besonders angegriffen ist, muß durch eine Neue ersetzt werden, ist eine solche gerissen, so wird dieselbe durch das Einschlagen eines S von Eisen an der Hirnseite, noch brauchbar erhalten werden können.

Sobald sich eine Schiene brüchig zeigt, muß dieselbe gleich ausgebrackt werden, da andernfalls das größte Unglück zu befürchten steht.

Zu allen diesen Arbeiten muß der Bahnmeister aber den richtigen Zeitpunkt wählen, damit die fahrplanmäßigen Züge ihren Weg ohne Gefährdung durchlaufen können.

Der Bahnmeister hat ein Tage- oder Taschenbuch, welches sauber und richtig geführt werden muß und zu dem Ende folgendermaaßen einzurichten ist.

1) Ein Verzeichniß der auf der Strecke befindlichen Telegraphen, Wärterbuden, Uebergänge und Bauwerke:

Verzeichniß

der auf der I. Bahnmeister-Strecke, Stat. 0,00 bis 1,35 der N. N. Eisenbahn befindlichen Telegraphen, Wärterbuden, Uebergänge und sonstigen Bauwerke.

Station. von	Station. bis	Telegraphen.	Wärterbuden Nr.	Uebergänge.	Bauwerke.
0,06		1	1	Weg von Liegnitz nach Pfaffendorf.	
0,10	0,11			Dammsteg von der Carthause nach Pfaffendorf.	Katzbachbrücke.
0,13					Durchfahrt für d. Fahrweg von Carthause nach Pfaffendorf.
0,15		1	2	Weg von Kl.-Beckern nach der Chaussee.	
0,26		1	3	Todtenweg.	
0,40		1	4	Weg von Groß- nach Klein-Beckern.	Durchfahrt.
0,45					Waidlachbrücke.

Station von	Station bis	Telegraphen.	Wärterbuden.Nr	Uebergänge.	Bauwerke.
0,54		1	5	Chaussee von Liegnitz nach Breslau.	
0,59					Zweite Waidlachbrücke.
0,68		1	6	Weg von Kunitz nach Petersdorf.	
0,77		.	.	. . . . .	Durchlaß für den Landgraben.
0,79		1	7	Feldweg nach Groß-Wangern.	
0,90		1	8	Weg von Jeschkendorf nach Groß-Wangern.	
1,01	1,02				Die schwarze Brücke.
1,05		1	9	kleine Chaussee.	
1,18		1	10	Feldweg für den Jeschkendorfer Acker.	Durchlaß für den Feldgraben.
1,29		1	11	Feldweg von Dahme nach Petersdorf.	

2) Ein Namen-Verzeichniß der Bahnwärter:

Verzeichniß

der auf der I. Bahnmeisterei stationirten Bahnwärter.

Nr. des Wärters.	Station von	Station bis	Vor- und Zuname.
1.	0,00	0,10	Heinrich Zitemann.
2.	0,10	0,20	Carl Kolbe.
3.	0,20	0,35	Friedrich Sperling.
4.	0,35	0,48	Louis Claasen.
5.	0,48	0,61	Hermann Müller.
6.	0,61	0,73	Julius Schmidt.
7.	0,73	0,84	Carl Fuchs.
8.	0,84	0,97	Otto Treutler.
9.	0,97	1,12	Wilhelm Böhme.
10.	1,12	1,23	George Lehmann.
11.	1,23	1,36	Johann Beneke.

3) Einen Nachweis des auf der Strecke befindlichen Baumaterials:

Verzeichniß
des auf der ersten Bahnmeisterei vorhandenen Materials.

Station von	Station bis	Kies. Schrth.	Kies. Cbff.	Grand. Schrth.	Grand. Cbff.	Feldsteine. Schrth.	Feldsteine. Cbff.	andere Bruchsteine. Schrth	andere Bruchsteine. Cbff.	Ziegel. mille.	Ziegel. Std.	gelöschter Kalk. Cbfß.	Hakennägel. Schd.	Schrauben. Schd.	Schwellen. Std.	Schienen. à 15'	Schienen. à 18'
0,05	0,08	30	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	50	.	.
0,06	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	½	.	.	.
u. s. w.																	
Summa																	

4) Eine Arbeiterliste, für den Zeitraum von einem Löhnungstage zum Andern, und zwar, da nur zwei Mal im Monat ausgelohnt wird, auf je 14 Tage:

Uebersicht
der auf der ersten Bahnmeisterei in dem Zeitraum vom 6. bis incl. 19. Juni 18... geschehenen Arbeitstage.

Laufende Nr.	Vor- und Zuname.	Sonntag 6	Sonntag 13	Montag 7	Montag 14	Dienstag 8	Dienstag 15	Mittwoch 9	Mittwoch 16	Donnerstag 10	Donnerstag 17	Freitag 11	Freitag 18	Sonnabend 12	Sonnabend 19	Summa der Arbeitstage.

5) Ein Inventarium in gedrängter Kürze, zum täglichen Gebrauche, welches aber stets so vollständig sein muß, daß es mit dem großen Inventario und mit dem in den Bahnwärter-Instructionen befindlichen übereinstimmt.

u. s. w.	ꝛc.													
Spurmaaße.	Stck.													
Schraubenzieher.	Stck.													
Bohrer.	Stck.													
Dollnägel.	Stck.													
kleine dito.	Stck.													
Große eiserne Hämmer.	Stck.													
Hölzerne Schlägel.	Stck													
Handrammen.	Stck.													
Wuchtbäume.	Stck.													
doppelte dito.	Stck.													
Einfache Stopfhämmer.	Stck.													
Richtscheite.	Stck.													
Tracirleinen.	Stck.													
Visirtafeln.	Satz.													
Ruthenmaaße.	Stck													
Setzwaagen.	Stck.													
Harken.	Stck.													
Spitzhacken.	Stck.													
Breithacken.	Stck.													
Rasenmesser.	Stck.													
Stampfen.	Stck.													
Spaten.	Stck.													
Rüstböcke.	Stck.													
Laufdielen.	Stck.													
Karren.	Stck.													
Nr. des Wärters.		1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	Depot	Summa

6) Eine nicht liniirte Abtheilung für die täglichen Notizen.

Bestellungen, welche der Bahnmeister in Folge höhern Auftrages an Inventarstücken oder Behufs Ausführung von Reparaturen macht, müssen mittelst Bestellzettel geschehen, welche der Ouvrier den von ihm einzureichenden Rechnungen beizulegen hat. Zu diesem Behufe wird dem Bahnmeister ein Buch gegeben, welches nach dem hier folgenden Schema eingerichtet ist. Die sich gegenüberstehenden Zettel bekommen ein und dieselbe Nummer, der rechtsstehende wird Behufs Bestellung abgeschnitten, der links im Buche befindliche Coupon bleibt zur Controlle darin.

1 Der . . . . in . . . . hat unter heutigem Datum . . . . zu fertigen, repariren erhalten. (Datum.) (Unterschrift.)	1 Der Herr . . . . in . . . . wird ersucht, hierauf . . . . zu fertigen, repariren. (Datum.) (Unterschrift.)
2 Der Stellmachermstr. Knoll in Berlin hat unter heutigem Datum den Auftrag: 50 Stück neue Karren . . . . zu fertigen erhalten. N. N. Bahnmeister. Berlin, den 10. Juni 1853.	2 Der Herr Stellmachermeister Knoll in Berlin wird ersucht, hierauf . . . . . 50 Stück neue Karren . . . . zu fertigen. N. N. Bahnmeister. Berlin, den 10. Juni 1853.
3 Der Schmiede-Meister Hermann in Schönberg hat unter heutigem Datum 60 Stck. Breithacken zu schärfen und . . . . zu repariren erhalten. N. N. Bahnmeister. Berlin, den 11. Juni 1853.	(Abgeschnitten.)
4 Der . . . . in . . . . hat unter heutigem Datum . . . . zu fertigen, repariren erhalten.	4 Der Herr . . . . in . . . . wird ersucht, hierauf . . . . zu fertigen, repariren. . . . .

Außer jenem ad 5. des Taschenbuchs erwähnten Inventario hat der Bahnmeister ein Haupt=Inventar zu führen und nach der gegebenen Bestimmung halb= oder jährlich abzuschließen und dem Ober=Bahnmeister einzusenden. Z. B.

Position.	Bezeichnung des Gegenstandes.	Bestand am ....ten .... 18 Anzahl.	Zugang. Anzahl.	Zugang. Datum.	Abgang. Anzahl.	Abgang. Datum.	Bleibt Bestand am .... ten .... 18 Anzahl.	Bemerkungen.
	A.							
1.	Karten u. Documente.							
	B.							
2.	Büreau=Utensilien.							
	a) Dintenfässer.							
	b) Streufässer.							
	c) Lineale.							
	d) Papierscheere.							
	C.							
3.	Mobiliargegenstände.							
	a) Schreibtische.							
	b) Sessel.							
	c) Acten=Repositorien.							
	d) Actenständer.							
	D.							
4.	Geräthe für Erd=Arbeiter.							
	a) Karren.							
	b) Laufdielen.							
	c) Rüstböcke.							
	d) Spaten.							
	e) Stampfen.							
	f) Rasenmesser.							
	g) Breithacken.							
	h) Spitzhacken.							
	i) Harken.							
	k) Setzwaagen.							
	l) Ruthenmaaße.							
	m) Visirtafeln.							
	n) Tracirleinen.							
	o) Richtscheite.							

Position.	Bezeichnung des Gegenstandes.	Bestand am ...ten 18.. Anzahl.	Zugang. Anzahl.	Zugang. Datum.	Abgang. Anzahl.	Abgang. Datum.	Bleibt Bestand am ...ten 18.. Anzahl.	Bemerkungen.
	E.							
5.	**Oberbau-Geräthe.**							
	a) Stopfhämmer, einf.							
	b) do. dopp.							
	c) Wuchtbäume.							
	d) Handrammen.							
	e) Hölzerne Schlägel.							
	f) Eiserne Hämmer, gr.							
	g) do. do. kl.							
	h) Dollnägel.							
	i) Bohrer.							
	k) Schraubenzieher.							
	l) Schienenzangen.							
	m) Spurmaaße.							
	n) Brecheisen.							
	o) Kiessiebe.							
	p) Schwellenhobel.							
	q) Hobelmaschiene.							
	r) Aexte.							
	s) Beile.							
	t) Handsägen.							
	F.							
6.	**Geräthe für Maurer.**							
	a) Kalkkasten zum Löschen.							
	b) Kalkkasten, kleine.							
	c) Kalkkrücken.							
	d) Wassereimer.							
	G.							
7.	a) Telegraphen.							
	b) Telegraphenlaternen.							
	H.							
8.	**Geräthe für Wärter.**							
	a) Weichenlaternen.							
	b) Handlaternen.							

Position.	Bezeichnung des Gegenstandes.	Bestand am ....ten 18.. Anzahl.	Zugang. Anzahl.	Zugang. Datum.	Abgang. Anzahl.	Abgang. Datum.	Bleibt Bestand am ....ten 18.. Anzahl.	Bemerkungen.
	c) große Oelkannen.							
	d) kleine do.							
	e) Feuerzeuge.							
	f) Cylinderbürsten.							
	g) Dochtscheeren.							
	h) Schneeschaufeln.							
	i) Brenneisen.							
	k) Nummertafeln.							
	J.							
9.	Uniformen.							
	a) Mäntel.							
	b) Röcke.							
	c) Beinkleider (tuchene).							
	d) do. (leinene).							
	e) Jacken.							
	f) Mützen.							
	g) Mützennummern.							
	u. s. w.							

Die Dienst-Correspondence des Bahnmeisters ist nicht unwesentlich, deshalb gewöhne sich derselbe auch hierbei an Ordnung, bewahre jedes Papier, welches ihm eingehändigt wird, auf das Sorgfältigste, schreibe jeden Bericht und dergl. zwei Mal, wovon das Concept in seinem Verwahrsam bleibt.

Zu diesem Behufe lege sich derselbe eine Registratur an, damit jede eingehende Piece mit der darauf zu ertheilenden Antwort gleich in das richtige Aktenstück gelangt. Hierzu ist alsdann auch die Führung eines Correspondence-Journals nothwendig.

Zur Einrichtung der Registratur kann folgende Disposition benutzt werden:

A. Erdarbeiten.
  a. Dämme.
  b. Durchstiche.
  c. Gräben.
  d. Böschungen.
B. Oberbau.
C. Bauwerke.
  a. Brücken
  b. Durchfahrten.
  c. Durchlässe.
  d. Canäle.
  e. Vertiefte Geleise.
  f. Drehscheiben.
  g. Weichen.
D. Uebergänge.
  a. Barrieren.
E. Wärterbuden.
F. Telegraphen.
  a. Signalwesen.
G. Materialien.
  a. Schwellen.
  b. Schienen.
  c. Stoßplatten (Schienenstühle).
  d. Deckbleche.
  e. Schrauben und Nägel.
  f. Unterstopfungsmaterial.
  g. Feldsteine.
  h. Ziegel.
  i. Beleuchtungsmaterial.
H. Utensilien.
I. Uniformen.
K. Rapporte.
L. Circulare.
M. Liquidationen.
N. Personalia.

Man sieht aus dem folgenden Schema, daß das Journal leicht zu führen ist. Auf die linke Seite des Buches trägt man die abzusendenden Schreiben ein und fügt die laufende Nummer des Journals unten links auf die erste Seite des abgehenden Schreibens und außerdem auf das Couvert desselben bei, das zu den Acten gehende Concept erhält dieselbe Nummer.

Erfolgt auf ein abgesandtes Schreiben Antwort, so wird dieselbe dem erstern gegenüber auf dieselbe Linie der rechten Seite eingetragen und bekommt dieselbe Nummer; erfolgt eine Antwort nicht, so bleibt die dafür bestimmte Linie der rechten Seite des Journals frei. Noch vor dem Journalisiren eines eingegangenen Schreibens wird dasselbe präsentirt, d. h. es wird oben auf den freien Raum „Pr." und das Datum des Eingangs geschrieben.

Allwöchentlich an einem bestimmten Tage muß der Bahnmeister einen Rapport über die in der vergangenen Woche ausgeführten Arbeiten und der dazu verwendeten Arbeiter, nebst näherer Bezeichnung der noch auszuführenden Arbeiten und einen Nachweis der vorhandenen, der verbrauchten und neu angelieferten Materialien dem Oberbahnmeister einsenden.

Correspondence-Journal.

No. d. Journals.	Abgegangene Schreiben. Datum des Schreibens. Monat.	Tg.	Name des Adressaten.	Kurzer Inhalt des Schreibens.	Actenzeichen.	Empfangene Schriftstücke. Datum der Ausstellung Monat.	Tg.	Datum des Präsentatums. Monat.	Tg.	Name des Absenders.	Kurzer Inhalt des Schreibens.	Journal-Nummer des eingegangenen Schreibens
1	Sept.	7	Abtheil.-Ingenieur N. N.	Anzeige, daß die Brücke i. Station 0,61 in dem Mittelpfeiler gesprungen ist, und die Wölbg. ebenfalls bereits Risse hat.	C. a.	Sept.	8	Sept.	9	Abtheil.-Ingenieur N. N.	Mittheilung, daß derselbe mit dem Maurermstr. M. am 9ten ejusd. Nachmittags 6 U. die Brücke i. Stat. 0,61 i. Augenschein nehmen werde.	701
2	"	10	derselbe.	Anschreiben bei Uebersendung v. 10 Stück Lohnrechnungen.	M.							

Rapport

über die auf der I. Bahnmeisterstrecke der N. N. Eisenbahn in der Woche vom . . .ten bis . . .ten . . . . 18 . . ausgeführten Arbeiten, der Anzahl der dabei beschäftigten Arbeiter, so wie Bezeichnung der Arbeiten, deren Ausführung noch nothwendig ist.

Pos.	Station von	Station bis	Anzahl der Arbeiter.	Bezeichnung der geschehenen Arbeiten.	Bezeichnung der noch auszuführenden Arbeiten.
1	1,20	1,30	6 Mann	Zwei eingebrochene Schienen und 5 stark angefaulte Schwellen durch neue ersetzt und das Gestänge gerichtet.	
2	1,30	1,36	10 Mann	Das Gestänge mit neuem Kies unterbettet, gehoben und gerichtet.	Die Gräben müssen noch gereinigt und d. Böschungen mit den Kronenkanten regulirt werden.
3					Sämmtliche Uebergangsschienen müssen gehoben und gerichtet, so wie die Uebergänge selbst umgepflastert werden.

Materialien-Rapport

der 1. Bahnmeisterstrecke der N. N. Eisenbahn vom ... ten .... bis ... ten ....

1.	2.	3.	4.	5.		6.		7.
				Kies		Querschwellen		u. s. w.
		Bruchsteine	Ziegel	aufgesetzt.	unaufgesetzt.	bearbeitet.	unbearbeitet.	Kalk.
Pos.		Schrth.	Stck.	Schrth.	Schrth.	Stck.	Stck.	Cbfß.
1.	Bestand war am .. ten .... 18..	10	500	30	—	100	—	25
2.	Davon wurden verbraucht	—	—	10	—	5	—	—
3.	Soll-Bestand	10	500	20	—	95	—	25
4.	Neu angeliefert	—	—	—	50	—	50	—
5.	Mithin wirkl. Bestand am .. ten ...... 18..	10	500	20	50	95	50	25
				50		50		
6.				70		145		

An den festgesetzten Tagen reicht der Bahnmeister die Lohn- und anderweitig eingegangenen oder von ihm aufgestellten Rechnungen dem Ober-Bahnmeister ein. Es wird lediglich der eigene Vortheil des Bahnmeisters sein, wenn er auch ein Journal für diese Liquidationen führt, indem er dadurch in den Stand gesetzt wird, zu jeder Zeit jede gewünschte Auskunft zu geben. Die Nummer des Journals wird er jeder Rechnung unten beifügen.

Rechnungs-Journal.

Laufende No.	No. des Belags.	Tit.	Name und Stand des Empfäng.	Gegenstand der Zahlung.	Betrag.			Datum der Ausstell.		Datum der Zahlung.	
					thlr.	sgr.	pf.	Monat.	Tg.	Monat.	Tg.

In Betreff der aufzustellenden Rechnungen ist zu bemerken, daß dieselben entweder über Tagelohn, Accordarbeiten oder über erfolgte Lieferungen aufzustellen sind. Die Formulare dazu sind gedruckt.

Auf Seite 121 ist das Beispiel einer Tagelohn-Rechnung, auf pag. 122 und 123 sind zwei Accord-Rechnungen gegeben.

Titel Pos.

Lohnrechnung

über ....

Aufgestellt am .... von dem Bahnmeister ....

Position.	Name.	Monat 18														Summa der Tage.	Tagelohn in Silbergroschen.	Betrag.			Quittung des Empfängers.
		Sonntag		Montag		Dienstag		Mittwoch		Donnerstag		Freitag		Sonnabend							
		7	14	8	15	9	16	10	17	11	18	12	19	13	20			thlr.	sgr.	pf.	

Laufende No.	Name und Stand des Empfängers.	Gegenstand.
1	Kaul, Schachtmeister.	hat auf der I. Bahnmeisterei von Stat. 0,20 bis 0,21 einen Damm geschüttet, den Boden dazu zur Seite entnommen: 240' lang, 34' breit, 6' hoch $\frac{240 \times 34 \times 6}{12 \times 12} =$ An Schachtmeistergeld pro Thlr. 6 Pf. Bemerkung: Lockerer, sandiger Boden, zu graben und zu verladen, pro Schrth. . . 6 Sgr. 7 Ruthen Transportweite pro Schrth. . . . . 2 „ pro Schrth. 8 Sgr.

Laufende No.	Name und Stand des Empfängers.	Gegenstand.
1	N. N., Stellmacher.	hat für die I. Bahnmeisterei Karren geliefert.

Zahl der Einheit.	Preis der Einheit.			Betrag im Einzeln.			Betrag im Ganzen.			Quittnng durch Namensunterschrift.
	thlr.	sgr.	pf.	thlr.	sgr.	pf.	thlr.	sgr.	pf.	
Schrth.										
340	—	8	—	90	20	—				
91 Thlr.	—	—	6	1	15	6	92	5	6	
				Summa per se.						Kaul, Schachtmeister.

Zahl der Einheit.	Preis der Einheit.			Betrag im Einzeln.			Betrag im Ganzen.			Inventarisations-Vermerk.
	thlr.	sgr.	pf.	thlr.	sgr.	pf.	thlr.	sgr.	pf.	
150 Stück	2	—	—	300	—	—	300	—	—	Inventaris. sub D. 4a. am 15. April 18 . .
				Summa per se.						

Es dürfte den Wünschen Vieler entsprechen, hier eine kleine Anleitung zur Veranschlagung von Erdarbeiten zu finden, wenngleich dies eigentlich nicht mehr zu den Functionen des Bahnmeisters gehört.

Der Bahnmeister nimmt zunächst die nöthigen Vermessungen und Berechnungen vor, und fertigt alsdann nach der zur Anwendung kommenden Preistabelle den Anschlag in folgender Form.

Anschlag

über Bahn-Regulirungs-Arbeiten auf der I. Bahnmeisterei.

Position.	Gegenstand des Anschlags.	Zahl der Einheit.	Preis der Einheit. Thl.	Sg.	Pf.	Geldbetrag im Einzelnen. Thl.	Sg.	Pf.	Geldbetrag im Ganzen. Thl.	Sg.	Pf.
1.	In Stat. 0,06 bis 0,08 den zur Seite des Geleises liegenden Boden durch Locomotivkraft nach den Stat. 1,05 bis 1,08 zu schaffen, daselbst in die neben der Bahn befindlichen Gruben zu befördern und zu planiren, pro Schrth. 11 Sg.: 30° lang, 5′ breit, 5′ hoch: $\frac{360.5.5}{12.12} = 62\frac{1}{2}$ . .	Schrth. $62\frac{1}{2}$	.	11	.	22	27	6			
2.	Stat. 0,09 bis 0,16: 100° lang, 4′ breit, 6′ hoch desgl. $\frac{1200.4.6}{12.12} = 200$	200	.	11	.	73	10	.			
3.	Stat. 0,20 bis 0,35: 250° lang, 6′ hoch, 6′ breit desgl. $\frac{3000.6.6}{12.12} = 750$	750	.	11	.	275	.	.			
4.	Stat. 0,40 bis 0,50: 160° lang, 4′ breit, 3′ hoch desgl. $\frac{1920 \times 4 \times 3}{12 \times 12} = 160$	160	.	11	.	58	20	.	429	27	6
5.	Schachtmeistergeld pro Thaler 6 Pf.	430 Thl.	.	.	6	7	5	.	7	5	.
								Summa	437	2	6

N. N., den ...... ten .... 18 N. N.

Genehmigt: N. N., Ober-Ingenieur.

Anschlag

zur Ausführung eines Schutzdammes an der nördlichen Böschungskante des Einschnittes von Stat. 0,60 bis 0,70 mit Unterbrechung der Stelle an der Ueberfahrtsbrücke No. 6.

Position.	Gegenstand des Anschlags.	Zahl der Einheit.	Preis der Einheit. Thl.	Sg.	Pf.	Geldbetrag im Einzelnen. Thl.	Sg.	Pf.	Geldbetrag im Ganzen. Thl.	Sg.	Pf.
1.	Auf 10′ Breite und 6″ Tiefe den Humus aufzunehmen, Boden anzukarren, stampfen, die Böschungen zu reguliren und Mutterboden zu plattiren, 3′ hoch, 1′ Kronenbreite und $1\frac{1}{2}$ füßige Böschung: auf 130° Länge östlich der Brücke $\frac{1560 . 5\frac{1}{2} . 3}{12 . 12} = 178\frac{3}{4}$	Schrth. $178\frac{3}{4}$	.	9	.	53	18	9			
2.	Auf 66° Länge westlich der Brücke: $\frac{792 . 5\frac{1}{2} . 3}{12 . 12} = 90\frac{3}{4}$.	$90\frac{3}{4}$	.	9	.	27	6	9	80	25	6
3.	Die Krone und die Böschungen mit Heusaamen zu besäen: $\frac{2352 \times 1 + 2\ (2352 \times 5\frac{1}{3})}{12 \times 12} = 190\frac{5}{9}$	□ Rth. $190\frac{5}{9}$	.	.	9	4	22	11	4	22	11
4	An Schachtmeistergeld pro Thaler 6 Pf.	86 Thl.	.	.	6	1	13	.	1	13	.
						Summa			87	1	5

N. N., den .... ten 18

N. N.

Genehmigt: N. N., Ober-Ingenieur.

Nach der Genehmigung des Anschlags accordirt der Bahnmeister mit einem geeigneten Schachtmeister, fertigt auf Grund der Uebereinkunft mit demselben einen Accordzettel in duplo und sendet auch diesen mit des Schachtmeisters und seiner eigenen Unterschrift ein.

Accordzettel
für den Schachtmeister Herrmann.

Der Schachtmeister Herrmann übernimmt hierdurch den in den Stat. 0,06—0,50 der I. Bahnmeisterei der N. N. Eisenbahn, zur Seite des Geleises liegenden Boden durch Locomotivkraft nach den, neben den Stat. 1,05—1,08 belegenen Gruben zu schaffen und darin zu planiren, für den Preis von 11 Sgr., in Worten: Eilf Silbergroschen pro Schachtruthe.

	Schrth.	Sg.	Thlr.	Sg.	Pf.
Stat. 0,06—0,08: 30° lang, 5' breit, 5' hoch . . . . =	$62\frac{1}{2}$	à 11 =	22	27	6
Stat. 0,09—0,16: 100° lang, 4' breit, 6' hoch . . . . =	200	à 11 =	73	10	—
Stat. 0,20—0,35: 250° lang, 6' breit, 6' hoch . . . . =	750	à 11 =	275	—	—
Stat. 0,40—0,50: 160° lang, 4' breit, 3' hoch . . . . =	160	à 11 =	58	20	—
Summa	$1172\frac{1}{2}$	.	429	27	6
Mithin verpflichtet sich der Schachtmeister Herrmann die vorbezeichneten $1172\frac{1}{2}$ Schrth. Boden für den Preis von 429 Thlr. 27 Sgr. 6 Pf. geschrieben rc. an die angegebenen Orte zu befördern, auch dazu die ihm noch näher zu bestimmende Anzahl Arbeiter zu gestellen. Wenn bis zum nächsten Löhnungstage die Arbeit nicht vollendet ist, so erklärt sich derselbe mit einer Vorschußzahlung von 9 Sgr. pro Tag und Mann einverstanden. An Schachtmeistergeld wird 6 Pf. pro Thaler gezahlt, daher			7	5	—
Summa summarum			437	2	6

Zum Beweise des Einverständnisses mit vorstehenden Bedingungen hat der rc. Herrmann eigenhändig mitunterzeichnet.

N. N. den ...... ten .... 18 ...

Herrmann, Schachtmeister. — N. N. Bahnmeister.

Vorstehender Accord wird hiermit genehmigt.

N. N. den ...... ten .... 18 ...

N. N.
Ober-Ingenieur.

Der Ober=Bahnmeister.

In der in der Einleitung befindlichen Eintheilung der Beamten, haben wir einen Ober=Bahnmeister angeführt, obgleich man bei den wenigsten Bahnen einen solchen angestellt findet. Indeß sind wir der Meinung, daß bei der Betriebs=Organisation sowohl die Sicherheit des Betriebes herbeigeführt wird, als auch Ersparnisse erzielt werden, wenn man nur Techniker als Betriebs=Dirigenten anstellt, und ihnen dann auf der einen Seite Ober=Bahnmeister zum Dienst auf der Strecke, auf der Andern aber, je nach der Länge der Bahn ein oder zwei Betriebs=Inspectoren als Assistenten beigiebt, wogegen Strecken= resp. Ober=Ingenieure nur bei sehr langen Bahnen nothwendig sein würden.

Die Aufgabe des Ober=Bahnmeisters ist, auf der ihm zugetheilten Strecke, die Bahn und alle ihre Theile stets in einem so guten Zustande zu erhalten, daß dieselben mit der größten, gesetzlich zulässigen Geschwindigkeit sicher befahren werden kann und sind natürlich die verschiedenartigsten Arbeiten durch die Lösung dieser Aufgabe bedingt.

Der Ober=Bahnmeister hat in den ersten Jahren den Dämmen eine vorzugsweise Aufmerksamkeit zu widmen, weil sich dieselben immer noch setzen. Die Brücken, Durchlässe 2c. wird er aber unausgesetzt den speciellsten Revisionen zu unterwerfen haben, weil er sich in Betreff dieser nicht auf die Bahnmeister verlassen darf.

Mit Ausnahme derjenigen Zeit, welche für die Büreauarbeiten unbedingt erforderlich ist, muß der Ober=Bahnmeister stets auf der Reise sein, um die einzelnen ihm übertragenen Bahnmeistereien genau beaufsichtigen und besonders wichtige Arbeiten selbst leiten zu können.

Ueber den Zustand seiner Strecke hat derselbe auf Grund seiner Revisionen und der ihm von den Bahnmeistern zugehenden wöchentlichen Rapporte alle 14 Tage dem Betriebs=Director einen genauen schriftlichen Bericht abzustatten, über etwaige Verbesserungen Vorschläge zu machen und zu motiviren, auch die nöthig werdenden Arbeiten zu veranschlagen.

Der Verbrauch der auf der Strecke vorhandenen Materialien ist genau zu überwachen, und Buch= und Rechnung darüber zu führen; auch jährlich ein Materialien=Bedarfs=Anschlag einzureichen, wobei der Bedarf überall zu motiviren ist.

Behufs Controlle des Materialien=Verbrauchs ist eine Controlle in folgender Weise anzulegen.

Kies.

Monat.	Tag.	Laut Anschlag vom ...... ten .... 18 .... ist geliefert:							Davon sind vertheilt:						In Summa.	Bemerkungen.
		Quantum.	Preis der Einheit.			Ueber- haupt.			Depot.	I. Bahnmeisterei.	II. Bahnmeisterei.	III. Bahnmeisterei.	IV. Bahnmeisterei.	u. s. w.		
		Schrth.	Thl.	Sg.	Pf.	Thl.	Sg.	Pf.	Schrth.	Schrth.	Schrth.	Schrth	Schrth.	Schrth.	Schrth.	

Auf Grund dieser Materialien-Controlle reicht der Ober-Bahnmeister pro Semester einen Materialien-Rapport nach dem hier folgenden Formular ein:

Materialien-Rapport.

der ...... ten Oberbahnmeisterei vom ...... ten bis ...... ten 18

No.	Nähere Bezeichnung der Materialien.	Einnahme.				Ausgabe.			Bleibt Bestand.	Einheitspreis im Durchschnitt	Geldwerth d. Bestandes.	Bemerkungen.
		Als Bestand aus dem vorigen Semester	Neu beschafft.	Summa.	Angabe der Verfügung, durch welche die Neubeschaffung genehmigt wurde.	Bezeichnung der Bahnmeisterei, nach welcher die Ausgabe erfolgte.	Quantum.	Nähere Angabe über die Verwendung.			thlr. sgr. pf.	

Die von den Bahnmeistern wöchentlich einzureichenden Materialien-Rapporte geben die Grundlage zu einem andern Buche, welches der Oberbahnmeister zu führen hat; es wird nach dem Formular des Materialien-Rapportes der Bahnmeister eingerichtet, wobei indeß die Rubrik Nr. 2 für das Datum des Rapportes bestimmt wird. Nothwendig ist es natürlich, daß der Oberbahnmeister den Bestand der Materialien nicht blos aus den Rapporten der Bahnmeister und aus seinen danach geführten Büchern ermittelt, sondern daß derselbe den Bestand auf der Strecke häufig revidirt. —

Der Oberbahnmeister muß eine in jeder Beziehung sehr genaue Kenntniß seiner Strecke besitzen, er wird sich daher mit einem Längenprofil und mit den erforderlichen Plänen derselben versehen und jede Veränderung stets nachtragen. Da derselbe jedem Dritten gegenüber die Interessen der Verwaltung zu vertreten hat, so muß er überall auf seiner Strecke die Grenzen der Bahn und der neben derselben belegenen, der Verwaltung gehörigen Parcellen genau kennen und darüber wachen, daß den Grenznachbarn ebensowenig ein Nachtheil zugefügt wird, als auch darüber, daß die Verwaltung auf keinerlei Weise benachtheiligt wird. Zu diesem Behuf muß er die Grunderwerbungs-Acten und Pläne so wie das Grundbuch studiren und daraus die erforderlichen Auszüge machen. —

Alljährlich macht der Oberbahnmeister Vorschläge über die vortheilhafteste Nutzung der der Verwaltung gehörenden Parcellen. —

Die eingehenden Rechnungen müssen vom Oberbahnmeister speciell revidirt werden, und hat derselbe dabei Folgendes zu beachten:

1) Die Richtigkeit und Vollständigkeit der Unterschrift prüfen.
2) Vergleichen, ob die Bezeichnung der Titel und Abtheilungen richtig ist, und ob nicht verschiedenen Abtheilungen angehörige Leistungen in eine Rechnung gebracht sind.
3) Ob bei Contracts-Arbeiten und Lieferungen auf die abgeschlossenen Contracte gehörig Bezug genommen ist.
4) Ob in dem Text der Rechnung bei Gehältern der Zeitraum, bei Lieferungen der Gegenstand der Lieferung und sonstigen Leistung so genau beschrieben sind, daß dieselben mit Bezug auf den Etat deutlich zu erkennen und zu trennen sind.
5) Nachsehen, ob alle gelieferten Gegenstände, welche inventarisirt werden müssen, auch gehörig und am rech-

ten Orte bezeichnet worden sind, event. dies selbst besorgen.

6) Nachsehen, ob bei Contractsleistungen die in demselben festgestellten Preise richtig angesetzt sind.

7) Nachsehen, ob die Beilagen der Rechnung gehörig bezeichnet, auch angeheftet sind.

8) Ob die Zahlen undeutlich oder radirt sind.

9) Ob bei Schlußrechnungen die Abschlagszahlungen in Abrechnung gebracht sind.

10) Prüfung des Calcüls (Berechnung).

11) Beträge für neubeschaffte und für reparirte Gegenstände müssen getrennt in Rechnung gestellt und dabei Stückzahl und Preis der Einheit genannt werden.

12) Den Rechnungen über Kosten von Insertionen muß eine Nummer der Zeitschrift beigelegt sein.

13) Bei Beschaffung von Eisentheilen müssen den Rechnungen Waagezettel der Ortsbehörde beigefügt sein.

14) Bei Liquidationen von Fuhrkosten muß die Entfernung genau bemerkt sein, auch müssen dieselben nach den beförderten Gegenständen den bezüglichen Abtheilungen zugewiesen sein.

15) Tagelohn muß in ganzen und halben Tagen berechnet werden, und ist eine genaue Angabe des Datums durchaus erforderlich.

16) Bei der Bescheinigung des Geldempfangs der Tagearbeiter muß Jeder seinen Namen selbst schreiben oder drei Kreuze machen, welche ein Beamter attestirt.

17) Wenn Entrepreneurs oder Meister Tagearbeiter stellen, so kann das Tagelohn gegen ihre alleinige Quittung an sie gezahlt werden, es muß jedoch die Zahl der Tage, welche sie für die qu. Arbeit in Rechnung stellen, von dem betreffenden Beamten attestirt werden.

18) Bescheinigung der Rechnungs-Revision durch „pro calculo."

Nachdem die Rechnungen revidirt, berichtigt und attestirt sind, werden dieselben in der Weise gebucht wie beim Bahnmeister angegeben; Vorschußzahlungen werden aber außerdem noch besonders gebucht und alsdann dem Betriebs-Director (Ober-Ingenieur) zur Anweisung überreicht.

Vorschuß-Conto.

Monat.	Tg.	Name: Gegenstand der Vorschußzahlung.	Vorschuß. Thlr.	Sgr.	Pf.

Dem Ober-Bahnmeister liegt ferner die Inventar-Verwaltung ob, er hat daher die Benutzung, Conservation und Unterhaltung desselben zu überwachen und Buch darüber zu führen.

Von den Bahnmeistern eingehende unbrauchbar gewordene Stücke werden sofort durch neue ergänzt, die unbrauchbaren werden im Depot angesammelt, Ab- und Zugang aber gehörig gebucht.

Die alten, in Abgang gestellten Inventar-Stücke, welche der Ober-Bahnmeister in seinem Depot asservirt, werden in ein besonderes Buch vereinnahmt. Das Buch erhält die Einrichtung wie ad 5 des Taschenbuches des Bahnmeisters (siehe daselbst) mit der Maßgabe jedoch, daß die erste Rubrik für das Datum hergerichtet wird.

Beamte dürfen Utensilien an andere Beamte, leih- oder tauschweise oder sonst wie, nicht abgeben; dies darf nur auf Verfügung des Betriebs-Dirigenten, resp. Ober-Ingenieurs, geschehen.

Die Inventarien werden halbjährlich abgeschlossen, und der Abschluß mit vorhandenen Belägen dem Betriebs-Dirigenten eingereicht.

Den Verbleib und die Verwendung der in dem Depot angesammelten Utensilien-Abgänge verfügt nach dem eben erwähnten Abschluß der Betriebs-Director.

In Betreff der dem Oberbahnmeister untergebenen Beamten führt derselbe bei Disciplinar- und solchen Vergehen, welche ein gerichtliches Einschreiten nicht erfordern, die Voruntersuchung, und reicht nach dem Schluß derselben die Acten dem Betriebs-Director ein, welcher die Sache dann durch Vortrag in der Session zur Entscheidung bringt.

Inventarium des Ober-Bahnmeisters.

Laufende No.	Bestand am 31. Dec. 1849.						Bezeichnung der Gegenstände.	1850.																	Total-Bestand am 30. Juni 1850.
	Depot.	Bahnmeisterei.						I. Bahnmeisterei.			II. Bahnmeisterei.			III. Bahnmeisterei.			IV. Bahnmeisterei.			V. Bahnmeisterei.			Depot.		
		I.	II.	III.	IV.	V.		Zugang	Abgang.	Bestand.	Zugang	Abgang.	Bestand.	Zugang.	Abgang.	Bestand.	Zugang.	Abgang.	Bestand.	Zugang.	Abgang.	Bestand.	Zugang.	Abgang.	
							A. Karten u. Documente.																		
1.																									
							B. Büreau-Utensilien.																		
2.							a) Dintenfässer.																		
							u. s. w.																		

Zweite Abtheilung.

Der Nachtwächter.

Der Nachtwächter hat für die Sicherheit des Bahnhofs über Nacht zu sorgen; zu dem Ende muß derselbe alle diejenigen Thüren und Thorwege verschließen, zu welchen ihm die Schlüssel übergeben werden; er hat sich ferner von dem Verschlossensein sämmtlicher übrigen Thüren auf dem Bahnhofe zu überzeugen. Mit Ausnahme der Beamtenwohnungen muß derselbe darauf sehen, daß in allen Gebäuden, Bureaux, Expeditionen und Schuppen des Bahnhofs Licht und Lampen gelöscht sind. Der Nachtwächter muß während der ganzen Nacht alle Theile des Bahnhofs durchgehen, überall ein wachsames Auge haben um Diebstahls- oder Feuersgefahr sofort entdecken und verhüten zu können, zu welchem Behuf er sofort den Bahnhofs-Inspector wecken muß.

Die dem Nachtwächter beim Dienstantritt des Abends übergebenen Schlüssel muß derselbe stets bei sich führen und jeden Morgen, sobald sein Dienst zu Ende ist, an den Inspector wieder abgeben und über alles in der Nacht Vorgefallene Meldung machen.

Vorzugsweise hat der Nachtwächter beim Dienstantritt sich davon zu überzeugen, daß der Schlüssel zum Spritzen-Local leicht schließt und die Spritze bereit steht.

An einigen Stellen des Bahnhofs sind Controll-Uhren angebracht, es ist besondere Pflicht des Nachtwächters, diese in der vorgeschriebenen Art zum Beweise seiner Wachsamkeit zu ziehen.

Der Nachtwächter wird in den meisten Fällen mit einem Spieß bewaffnet, welchen er in geeigneten Fällen als Nothwehr gebrauchen kann, indeß niemals aus der Hand legen darf; häufig wird auch dem Wächter das Halten eines wachsamen Hundes zur Pflicht gemacht, in welchen Fällen demselben mitunter eine Entschädigung dafür gewährt wird.

Die Dienstzeit des Nachtwächters fängt an, im:

Januar	Abends	5	Uhr	und	hört	auf	des	Morgens	um	7	Uhr.
Februar	"	5½	"	"	"	"	"	"	"	6½	"
März	"	6	"	"	"	"	"	"	"	6	"
April	"	7	"	"	"	"	"	"	"	6	"
Mai	"	8	"	"	"	"	"	"	"	6	"
Juni	"	8	"	"	"	"	"	"	"	5	"
Juli	"	8	"	"	"	"	"	"	"	5	"
August	"	7	"	"	"	"	"	"	"	5	"

September	Abends	6½	Uhr	und	hört	auf	des	Morgens	um	6	Uhr.
October	„	6	„	„	„	„	„	„	„	6	„
November	„	5	„	„	„	„	„	„	„	6	„
December	„	5	„	„	„	„	„	„	„	7	„

Außerdem ist aber der Nachtwächter zu allen anderweiten Dienstleistungen verpflichtet, wenn seine Vorgesetzte ihm solche auftragen.

Der Portier oder Perrondiener.

Je nach der Größe des Bahnhofs werden für den Dienst des Portiers eine oder mehrere Personen angestellt, welche im letztern Falle die hier zu erläuternden Functionen zusammen zu verrichten haben.

Dem Portier liegt zunächst ob, für die stete Reinlichkeit der zu dem Bahnhofe gehörenden Plätze und Straßen und dem Hofe selbst, sowie der innern Räume des Gebäudes, als der Vestibüle, Corridore, Flure, der Expedition des Einnehmers und des Büreaus des Bahnhofs-Inspectors, sowie der Perrons und der Commoditäten zu sorgen; zur Hülfeleistung bei diesen Verrichtungen werden ihm Arbeiter von dem Bahnhofs-Inspector überwiesen.

Der Portier hat ferner für die Reinigung der Beleuchtungs-Apparate auf den Straßen, Plätzen, auf dem Hofe, im Innern des Gebäudes und zwar in den oben genannten Räumen und in den Restaurationslocalen und für die Erleuchtung überall daselbst zu sorgen; im Winter auch die Heizung der genannten Räume des Bahnhofsgebäudes zu veranlassen.

Mindestens eine Stunde vor Abgang des Zuges stellt sich der Portier beim Eingange des Gebäudes auf, sorgt daselbst für das ordnungsmäßige An- und Abfahren der Wagen, verhindert den Andrang von Menschen, entfernt sofort alle Ungehörige, namentlich auch diejenigen, welche sich unbefugter Weise zum Tragen von Gepäck anbieten.

Die sich einfindenden Fahrgäste hat der Portier artig zurechtzuweisen, und zehn Minuten vor Abgang des Zuges die Perronthüren zu öffnen und das Zeichen zum Einsteigen in die Wagen mittelst der Glocke zu geben. Fünf Minuten vor Abgang des Zuges muß der Portier — indeß nur auf Commando des Zugführers — durch Läuten das Zeichen zum Schließen der Wagen geben, vor dem Läuten wird aber der Einnehmer von dem zu gebenden Zeichen in Kenntniß gesetzt. Nach dem gegebenen Signal werden die auf dem Perron befindlichen nicht mitfahrenden Personen entfernt und die Perronthüren geschlossen; hierauf hat nun der Portier das Com-

mando des Zugführers abzuwarten und auf dasselbe unmittelbar vor der Abfahrt zum dritten Male zu läuten. —

Zu den ankommenden Zügen sammeln sich auf dem dazu bestimmten Platze Droschken rc. an, der Portier muß darauf sehen, daß dies in gehöriger Ordnung geschieht, d. h. er muß die Wagen in Zweck entsprechende Reihen und zwar in der Reihenfolge nach der Ankunft derselben aufstellen lassen, er muß hierbei alle Streitigkeiten der Kutscher zu vermeiden und zu schlichten suchen, starrköpfige und ungehorsame Kutscher aber zur Anzeige des betreffenden Polizeibeamten bringen; bei der Ankunft des Zuges giebt er ihnen das Zeichen zum Aufsitzen und duldet kein Vorfahren vor den Ausgangsthüren.

Auch bei den ankommenden Zügen muß der Portier alle diejenigen entfernen, welche etwa Passagiergepäcke wegzutragen beabsichtigen, da dies nur durch die angestellten und verpflichteten Kofferträger geschehen darf. Gleichfalls muß derselbe die sogenannten Gasthofs-Commissionaire mindestens vom Perron und aus dem Expeditions-Locale entfernen.

Nach Beendigung des ganzen Dienstes auf dem Bahnhofe besorgt der Portier die sichere Beseitigung der Beleuchtung, wo dieselbe nicht für die ganze Nacht erforderlich ist, und den sichern Verschluß sämmtlicher Räume und übergiebt den Bahnhof so dem Nachtwächter. —

Der Bahnhofs-Vorsteher.

Dem Bahnhofs-Vorsteher (Bahnhofs-Inspector oder Aufseher) liegt die Beaufsichtigung und Verwaltung des Bahnhofs ob. Derselbe ist gleichzeitig der erste Bahn-Polizei-Beamte des Bahnhofs, weshalb sich derselbe mit dem Bahn-Polizei-Reglement, dem Betriebs-Reglement und mit allen den Betrieb rc. betreffenden Bestimmungen speciell bekannt machen muß.

Die Thätigkeit des Bahnhofs-Inspectors ist eine so mannigfaltige, in Instructionen nicht ganz vollständig festzustellende, daß wir vorzugsweise diesem Beamten die in der Einleitung empfohlene Erstrebung einer geistigen Selbstständigkeit ans Herz legen.

Der Bahnhofs-Verwalter muß sich mit allen den Betrieb betreffenden Einrichtungen und mit den Functionen aller übrigen Beamten auf das Genaueste bekannt machen, er muß seinen Beruf zum Gegenstande des eifrigsten Denkens machen, dann wird es ihm gelingen, sich geistig frei zu machen, und er wird bei jeder sich darbietenden Gelegenheit mit Ruhe und Umsicht verfahren, er wird dann aber auch stets mit ruhigem Gewissen auf seine Thätigkeit zurückblicken und sich sagen können, das Beste des Instituts nicht blos gewollt, sondern auch in der

That befördert zu haben, und die Beweise der Zufriedenheit Seitens seiner Vorgesetzten werden nicht ausbleiben.

Dem Bahnhofs-Inspector liegt die gute Erhaltung sämmtlicher Baulichkeiten, auch der Schienenstränge und Ausweichen auf seinem Bahnhof ob und er hat sich zu diesem Behuf stets mit den betreffenden Bahnmeistern und dem Abtheilungs-Ingenieur in Communication zu setzen; es muß derselbe auf dem ganzen Bahnhof für continuirliche größte Reinlichkeit sorgen, gleichzeitig ist er für die Erleuchtung und Heizung sämmtlicher, auch der Passagierzimmer, verantwortlich; er hat theils diese Erleuchtung und Heizung direct zu veranlassen, theils aber die betreffenden Materialien zu verausgaben und zu verrechnen und den richtigen Verbrauch zu beaufsichtigen.

Ueberall wo der Bahnhofs-Inspector die Ruhe und Ordnung stören sieht, muß derselbe sofort einschreiten und zu diesem Behufe auch die Passagierzimmer und den Droschkenplatz einer häufigen Controlle unterwerfen.

Wenn auch der Einnehmer, die Gepäck- und Güter-Expedienten selbstständig sind und die ihnen zur Hülfe überwiesenen Beamten als ihre Untergebenen beaufsichtigen, so ist der Bahnhofs-Inspector doch der Vorgesetzte aller übrigen auf dem Bahnhofe permanent oder zeitweise befindlichen Beamten und muß dieselben beaufsichtigen, während ihm speciell die Annahme resp. Entlassung der Bahnhofsarbeiter, welche zum Reinigen, Heizen und Erleuchten der verschiedenen Räumlichkeiten, oder als Wagenschieber 2c. benutzt werden, übertragen ist.

Auf kleinen Stationen sind dem Bahnhofs-Verwalter gleichzeitig die Geschäfte des Einnehmers, der Gepäck- und Güter-Expedienten übertragen, in diesem Falle muß derselbe auch die Kofferträger und Bodenarbeiter speciell beaufsichtigen, und bemerken wir in Betreff der Kofferträger, daß auf kleinen Stationen die Anstellung Solcher nach dem sonst zur Geltung kommenden Princip nicht rathsam erscheint, weil ihre Einnahme viel zu gering sein würde, und die Geschäfte derselben von den übrigen Arbeitern leicht mit versehen werden können.

Wenn wir oben schon dem Bahnhofs-Verwalter das speciellste Studium der Functionen der übrigen Beamten empfohlen haben, dann kommen wir hier noch ein Mal darauf zurück mit der Bemerkung, daß die in der Folge über die verschiedenen Zweige des Expeditions-Wesens gegebenen Bestimmungen für denselben maaßgebend sind, sobald derselbe die Verwaltung der qu. Expeditionen mit übernommen hat.

Die abgehenden Züge hat der Bahnhofs-Inspector zu rangiren und zu dem Behufe die erforderlichen Transport-

Mittel sich rechtzeitig herbeizuschaffen. In Betreff des Arrangements der Züge hat derselbe zunächst den bezüglichen Bestimmungen des Bahn-Polizei-Reglements nachzukommen, im Uebrigen ist in Betreff der Personenzüge zu merken, daß nach der Maschine zuerst die etwa mitgehenden Güter- und der Packwagen und hierauf der Postwagen folgen, alsdann kommen in der Reihenfolge die Personenwagen III., II. und I. Classe.

Wagen, welche auf Zwischenstationen bleiben sollen, folgen entweder unmittelbar nach der Maschine oder werden ganz hinten an den Zug angehängt und zwar in der Reihenfolge der Stationen, für welche dieselben bestimmt sind, um im erstern Falle an dem Zielpunkte von dem Zuge getrennt und mittelst der Maschine auf einen Seitenstrang gebracht, im letztern Falle aber blos abgehängt zu werden.

Bei diesem Arrangement der Züge hat der Bahnhofs-Inspector aber auch mit größter Sorgfalt der Beschaffenheit der Wagen, der Verbindung derselben, den Bremsen u. s. w. seine Aufmerksamkeit zu widmen. Sollen zwei Züge aufeinander folgen, so veranlasse der Inspector bei dem ersten Zuge das vorgeschriebene Signal.

Bei einzelnen Bahnen ist die Einrichtung getroffen, daß auf den Endstationen die Ankunft des Zuges auch durch ein Glockensignal angezeigt wird, welches der Perrondiener giebt, sobald er das mit der Dampfpfeife zu gebende Zeichen „Achtung!" hört, dies gewährt besonders den Beamten, welche bei der Ankunft eines Zuges auf dem Perron gegenwärtig sein müssen, den Vortheil, daß dieselben so lange ruhig fortarbeiten können, bis sie dieses Glockenzeichen hören.

Das Aufziehen der Stations-Uhr und das Reguliren derselben nach den Cours-Uhren der Zugführer muß der Inspector stets veranlassen, nach dieser Uhr aber müssen die Signale mit der Glocke stets rechtzeitig gegeben werden und ebenso ist darnach der rechtzeitige Abgang der Züge zu veranlassen.

Ueber den Abgang und die Ankunft der Züge wird Buch geführt.

Fahr-Controlle.

Laufende No.			No. der Fahrt.	Name des Zugführers.	Name des Maschinisten.	Locomotive.	Wagen-				Ankunft.		Abgang.		Bemerkungen.
							Classe:			Güter- rc.					
							I.	II.	III.						
	Monat.	Tag.					No.	No.	No.		Std.	Min.	Std.	Min.	

Nach demselben Formular wird täglich ein Rapport, welcher aus der Abschrift der Fahr-Controlle besteht, an den Betriebs-Dirigenten eingereicht. Unmittelbar vor der Ankunft oder vor der Abfahrt eines Zuges revidirt der Inspector die auf dem Bahnhof vorhandenen Weichen und sieht vor der Abfahrt eines Zuges auch darauf, daß die Wagendrücker ordentlich zugedreht sind, d. h. ob dieselben nach unten hängen, dies ist gar wichtig, denn ist der Drücker nicht geschlossen, so geht durch die Bewegung der Wagen beim Fahren eine Thür sehr leicht auf, und es ist nur zu ersichtlich, welches Unglück dadurch entstehen kann.

Bei dem Abgang eines Zuges ist auch zu beachten, daß der Maschinist den Zug nur allmählig in Bewegung setzt und eben so allmählig die Geschwindigkeit vermehrt, so daß ein Anrücken der Wagen nicht stattfindet, weil dies leicht ein Zersprengen der Kuppelungen zur Folge haben kann, während die Sicherheitsketten gewiß zerspringen würden.

Bei ankommenden Zügen muß der Locomotivführer schon 500 Schritt vor dem Bahnhof das Signal „Achtung!" geben und langsam und vorsichtig in den Bahnhof hineinfahren.

Die auf dem Bahnhof stationirte Reserve-Maschine muß stets gut in Dampf erhalten werden, mit Wasser und Brenn-Material hinreichend versehen und jederzeit zur sofortigen Abfahrt bereit sein, daher dürfen auch weder der dieselbe leitende Führer noch der dazu gehörige Lehrling (Feuermann) den Bahnhof verlassen, so lange die Maschine geheizt ist.

Kommt ein Hülfssignal auf den Bahnhof an, so muß der Inspector mit der Reserve-Maschine sogleich abfahren; kommt ein solches Signal im Winter, wo wiederholte Schneefälle vorkommen, so wird der Inspector wohl daran thun, den Tender mit soviel Arbeitern zu besetzen, als darauf placirt werden können und Schneeschaufeln für dieselben mitzunehmen.

Die für den Bahnhof bestellten Nachtwächter hat der Bahnhofs-Verwalter unter seiner Controlle und daher deren strengste Pflichterfüllung zu überwachen.

Zur Erzielung einer möglichst sichern Controlle der Wächter werden die Dollfußschen Wächter-Uhren in Anwendung gebracht, deren Stundenzeiger eine vorwärts stehende horizontale Spitze hat und vor deren Zifferblatt eine, durch ein an der untern Kante desselben befindliches Charnier bewegliche Scheibe ist, diese Letztere ist oben mit einer Schnur in Verbindung, welche gleich einem Klingelzuge neben der Uhr hängt und vermittelst deren diese Scheibe dem Zifferblatt näher und entfernter gebracht werden kann; die Scheibe selbst hat einen kreisförmi-

gen Ausschnitt von dem ein Blatt Papier (welches wie das Zifferblatt mit der Stunden-Abtheilung und den Zahlen bedruckt ist) jeden Abend neu angebracht wird. Zieht nun der Wächter die mit einem Griff versehene Schnur an, so legt sich die mit dem papiernen Zifferblatt versehene Scheibe dicht an das eigentliche Zifferblatt und der horizontale Stift des Zeigers durchsticht die Papierscheibe. Da nun die Uhr so hängt, daß dieselbe vom Wächter nicht zu erreichen ist, derselbe vielmehr nur den Griff des Zuges fassen kann und vorschriftsmäßig jede Stunde ziehen soll, so ersieht man am Morgen darauf durch die vorhandenen Löcher in der Papierscheibe genau in wie weit der Wächter seine Schuldigkeit gethan hat, was aber jedenfalls noch mehr der Fall ist wenn man zwei Uhren, an jedem Ende des Bahnhofs eine solche anbringt. Außer der Dollfuß'schen bedient man sich auch einer horizontal liegenden Uhr, auf welcher statt der fehlenden Zeiger das ganze Zifferblatt — das die 12 Stunden angiebt — sich während dieser Zeit ein Mal umdreht. Um dieses Zifferblatt, einen Zoll davon entfernt, ist ein freistehender, eiserner Reif angebracht, welcher sich mit jenem gleichmäßig bewegt. In diesem Reife sind eben so viele Stifte, als das Zifferblatt Minutenstriche zählt, angebracht, welche Stifte sich leicht nach innen und außen schieben lassen. Außerhalb des Ringes ist ein Winkelhebel mit einem bis an den Ort gehenden Drahte, wo der Wächter seine Wachsamkeit nachweisen soll. Hier ist der Draht mit einem leichten Drücker versehen. Die Uhr selbst befindet sich an einem für die Controlle bequemen Ort unter Verschluß.

Um sie zu gebrauchen, wird sie aufgezogen, die Stifte alle nach außen geschoben und sie selbst so gedreht, daß der Winkelhebel des Schellenzuges zunächst der Minute ist, welche die Tageszeit angiebt, in der dies geschieht. Von nun an wird Minute für Minute an dem Hebel vorbeigehen und der Wächter, wenn er seiner Pflicht gemäß, jede viertel, halbe oder ganze Stunde den Drücker des Schellenzugdrahtes bewegt, immer den Stift einwärts drücken, welcher auch auf der Uhr nach der betreffenden Zeit weist, wodurch also, wie leicht ersichtlich, die Controlle vollständig hergestellt ist. —

Die Preußische Postbehörde hat den Eisenbahn-Gesellschaften gestattet ihre und ihrer Beamten Dienst-Correspondenz und die gleichartigen Geldsendungen portofrei selbst zu befördern.

Es muß der Bahnhofs-Inspector dieselbe aus diesem Grunde durch den Zugführer veranlassen. Sämmtliche abzusendende Briefe werden daher rechtzeitig bei dem Ersteren abgegeben, dieselben müssen aber mit der Bezeichnung: „Eisenbahn-

Dienstsache" versehen und mit dem Dienstsiegel verschlossen sein.

Alsdann werden dieselben in ein dazu bestimmtes Buch (siehe Zugführer) eingetragen, welches der Zugführer mit Quittung der Empfänger zurückbringt. Zur Beförderung der Dienst-Correspondenz in dieser Weise sind berechtigt:

die Mitglieder der Direction,
der Betriebs-Dirigent,
der Ober-Ingenieur,
der Haupt-Rendant,
der Controlleur,
der Büreau-Vorsteher,
der Maschinen-Meister,
die Strecken-Ingenieure,
die Ober-Bahnmeister,
der Ober-Wagenmeister,
die Bahnhofs-Inspectoren,
die Güter-Expedienten,
die Gepäck-Expedienten,
die Einnehmer,
die Bahnmeister.

Jede Beförderung von Briefen und Geldern, welche nicht im Interesse des Dienstes geschieht, ist Defraudation, welche als solche durch die competente Gerichtsbehörde und außerdem durch Entlassung bestraft wird.

Es ist daher Pflicht des Inspectors darüber zu wachen, daß diese Vergehen vermieden werden, denn wenn eine Staatsbehörde dergleichen Vortheile der Eisenbahn-Verwaltung gestattet, dann muß jeder Beamte es als eine Ehrensache betrachten, das Vertrauen, welches in diesem Falle nicht blos der Direction, sondern dem gesammten Beamtenpersonale geschenkt worden, zu rechtfertigen.

Der Apparat des electro-magnetischen Telegraphen ist dem Bahnhofs-Verwalter überwiesen, und die Behandlung desselben ihm oder einem Assistenten übertragen, er muß daher Sorge tragen, daß stets dann, wenn er selbst sich aus dem Zimmer, in welchem der Apparat aufgestellt ist, entfernt, ein anderer Beamter, welcher die Behandlung desselben ebenfalls genau kennt, daselbst zum Dienst desselben verbleibt. Im Uebrigen verweisen wir auf das Capitel: „Signalisir-Systeme."

Die specielle Führung eines Inventarii der sämmtlichen auf dem Bahnhof vorhandenen Gegenstände muß der Bahnhofs-Inspector führen (siehe Bahn- resp. Ober-Bahnmeister). Jede Localität bekommt in dem Inventario ihre besondere Abtheilung mit der Bezeichnung A. B. u. s. w. Am Jahres-

schlusse wird dasselbe abgeschlossen und dem Betriebs-Büreau zur Revision eingereicht (siehe Controlle).

Dem Bahnhofs-Inspector wird ferner die Verwaltung eines Materialien-Depots übertragen, derselbe hat dabei die gute Conservirung der Materialien auf dem Lager und die sparsame Verwendung derselben zu überwachen.

Die Materialien werden vom Haupt-Materialien-Depot und in einzelnen Fällen nach specieller Bestimmung durch Selbstbestellung direct bezogen. Im letztern Falle geschieht die Bestellung mittelst Bestellzettel (siehe Bahnmeister); in beiden Fällen wird aber die Einnahme und gleichzeitig die Ausgabe der Materialien in einem Lager-Conto gebucht (siehe Materialien-Verwalter). Quartaliter reicht der Bahnhofs-Inspector über den Empfang und Verbrauch der Materialien, und zwar der Verbrauch nach den Titeln des Etats geordnet an den Materialien-Inspector ein.

(Siehe Form. N.)

Die Verwaltung der auf dem Bahnhofe etablirten Cooks-Niederlage geschieht getrennt von den übrigen Materialien. Ueber Einnahme und Ausgabe wird in folgender Weise Buch geführt:

Datum.	Art des Eingangs.	Quantität.	Datum.	Art des Abgangs.	Quantität.

Nach demselben Formular ist in zu bestimmenden Terminen ein Rapport an den Cooks-Verwalter einzureichen.

Gegenstände, welche auf der Bahn, auf dem Bahnhofe, in den Wagen u. s. w. gefunden werden, werden mit einer Anzeige, welche die Bezeichnung des gefundenen Gegenstandes und des Finders angiebt bei dem Bahnhofs-Inspector abgegeben. Derselbe asservirt diese Gegenstände und trägt dieselben auf Grund der beifolgenden Anzeigen in ein Buch.

Laufende Nr.	Datum.	Name des Finders und Ablieferers.	Bezeichnung der Gegenstände.	Quittung über richtige Aus-händigung.

Die auf dem Bahnhofe beschäftigten Arbeiter müssen auch in Betreff der Arbeitszeit vom Bahnhofs-Verwalter controllirt werden. Die Arbeit beginnt mindestens eine Stunde vor Abgang resp. Ankunft des ersten Zuges, im Sommer aber spätestens um 5 Uhr und im Winter um 6 Uhr Morgens und dauert so lange bis nach Ankunft des letzten Zuges die nöthigen Vorbereitungen für den nächsten Morgenzug vollendet sind.

Die Löhnung derselben geschieht immer in Zwischenräumen von vierzehn Tagen, und hat der Bahnhofs-Inspector rechtzeitig die Lohnrechnung (siehe Bahnmeister) an das Betriebs-Büreau einzureichen.

Der Materialien-Verwalter.

Die Functionen des Materialien-Verwalters bestehen darin:

1) sämmtliche zum Betriebe erforderlichen Materialien zu beschaffen, zu lagern und zu verausgaben, und
2) durch eine wohlgeordnete Buchführung dieselben zu verrechnen.

Ferner in Betreff der Verwaltung des Uniform-Depots:

1) in der Beschaffung der zur Anfertigung der Uniformstücke nothwendigen Materialien;
2) in der Besorgung der Anfertigung der Uniformen;
3) in der Verausgabung, und
4) in der Verrechnung derselben.

Behufs Beschaffung der zum Betriebe erforderlichen Materialien, für den Zeitraum eines Jahres, legt der Materialien-Inspector rechtzeitig der Direction einen Anschlag des so weit als möglich ermittelten Jahresbedarfs vor, sowohl um bei Aufstellung des Etats benutzt zu werden, als auch zur Bestimmung der Direction, welche Artikel durch Ausschreibung von Sub-

missionen und welche durch freihändigen Ankauf beschafft werden sollen.

Rücksichtlich derjenigen Materialien, welche freihändig angekauft werden sollen, wird der Materialien-Inspector wohl thun, sich von den betreffenden Kaufleuten nach Angabe des ungefähren Jahresbedarfs Proben mit Preisangaben geben zu lassen. Derselbe muß natürlich soviel Waarenkenntniß besitzen um sowohl die Güte als den Werth derselben beurtheilen zu können, es wird derselbe alsdann auf Grund der eingereichten Proben und Preiscourante sich diejenigen Kaufleute auswählen, bei denen er am vortheilhaftesten kauft.

Die Submissionen betreffend, so wird dazu ein Termin öffentlich ausgeschrieben, zu dem sich die Submittenten einfinden. Der Materialien-Inspector hält diesen Termin im Beisein des Betriebs-Dirigenten ab und führt die Verhandlung. Die öffentlichen Bekanntmachungen des Submissionstermins müssen gleichzeitig die Angabe enthalten, woselbst die Submissionsbedingungen einzusehen sind, die Letztern hat der Materialien-Inspecotr deshalb vorher aufzustellen. Wir lassen zur Veranschaulichung des Submissions-Verfahrens beispielsweise diejenigen Schriftstücke folgen, welche der Materialien-Inspector in diesem Falle zu expediren hat:

N. N. den ...... ten .... 18 ......

Submissions-Bedingungen

wegen Lieferung von Palm- und Rüböl

für die N. N. Eisenbahn.

Für den Betrieb der N. N. Eisenbahn soll die Lieferung von:

.... *Ctr.* Palmöl,

.... *Ctr.* rohes Rüböl,

.... *Ctr.* raffinirtes Rüböl

unter Zugrundelegung der nachstehenden Bedingungen an den Mindestfordernden ausgegeben werden.

§. 1. Innerhalb .... nach Aushändigung des mit dem Lieferanten abzuschließenden Contrakts erfolgt die Lieferung und wird durch einen Commissarius der Verwaltung abgenommen.

§. 2. Die Lieferungsgegenstände müssen genau nach den bei der N. N. Eisenbahn-Verwaltung deponirten Proben geliefert werden und in jeder Beziehung von so guter Beschaffenheit sein, daß bei der Abnahme nichts dagegen erinnert werden kann.

§. 3. Sollten einzelne Gegenstände bei der Abnahme nicht probemäßig befunden werden, so werden dieselben zurück-

gegeben und als nicht geliefert betrachtet; event. treten alsdann die in §. 6. gegebenen Bestimmungen in Kraft.

. . . . Monat garantirt der Lieferant für die gute Beschaffenheit des Materials.

§. 4. In dem Falle Streitigkeiten darüber entstehen, ob die Lieferung probemäßig ausgeführ ist oder nicht, so werden diese durch ein Schiedsgericht entschieden, welches unter dem Vorsitz eines, von der Verwaltung der N. N. Eisenbahn zu erwählenden Sachverständigen, aus dem mit der Abnahme beauftragten Commissarius einer Seits und aus einem, von dem Lieferanten zu wählenden Sachverständigen anderer Seits gebildet wird. Den Ausspruch dieses Schiedsgerichts müssen sich beide Theile unbedingt unterwerfen und findet dagegen ein weiteres Verfahren im Wege Rechtens nicht statt.

§. 5. Sobald die Lieferung contractmäßig ausgeführt, das Realisations-Attest ertheilt und die Haupt-Casse der N. N. Eisenbahn mit Zahlungsordre versehen ist, wird dem Lieferanten die durch die Submission festgestellte Entreprise-Summe ausgezahlt.

§. 6. Sollte Lieferant die im §. 1. stipulirte Lieferungsfrist nicht prompt inne halten, so verfällt er in eine Conventionalstrafe von 5 % der Lieferungssumme und ist die Verwaltung in diesem Falle außerdem noch berechtigt, das etwa Fehlende auf dem bereitesten Wege für Rechnung des Lieferanten anderweitig zu beschaffen.

§. 7. Die Submittenten haben zur Sicherung der Submissions-Bedingungen auf Verlangen eine Caution von der Hälfte der Entreprise-Summe zu bestellen und vor erfolgtem Zuschlage so lange bei der Haupt-Casse zu deponiren, bis das nach §. 5. erforderliche Realisations-Attest ertheilt worden ist.

Für die im §. 6. stipulirte Conventional-Strafe, überhaupt für die prompte Erfüllung sämmtlicher Contractsbedingungen haftet zunächst die Caution, Falls dieselbe aber nicht ausreicht, oder gar nicht bestellt worden das gesammte be- und unbewegliche Vermögen des Lieferanten.

§. 8. Sollte Lieferant während der Dauer des Contracts sterben, so sind seine Erben verpflichtet, die von ihm eingegangenen Contracts-Bedingungen vollständig zu erfüllen, in diesem Falle ist indeß die Verwaltung auch berechtigt, den Contract sofort aufzuheben.

§. 9. Im Fall mehrere Personen die Lieferung gemeinschaftlich übernehmen, so sind diese für die Erfüllung des Contracts solidarisch verpflichtet.

§. 10. Die Quantität der zu liefernden Materialien wird seiner Zeit durch die Verwaltung noch näher bestimmt werden.

Beträgt dieselbe weniger, als:

.... Ctr. Palmöl,
.... „ rohes Rüböl,
.... „ raffinirtes Rüböl,

so steht dem Lieferanten ein Anspruch auf Lieferung dieser Centnerzahlen nicht zu, vielmehr werden demselben nur die wirklich gelieferten Quantitäten bezahlt, dagegen ist Lieferant verpflichtet, unter den Bedingungen des Contracts auch mehr als:

.... Ctr. Palmöl,
.... „ rohes Rüböl,
.... „ raffinirtes Rüböl,

zu liefern.

§. 11. Die Kosten der Submission und des Contracts-Abschlusses trägt Lieferant.

§. 12. Unter den drei Mindestfordernden bleibt der Verwaltung der Zuschlag vorbehalten und sind deshalb sämmtliche Submittenten bis zum Eingange des Zuschlags-Bescheides an ihr Gebot gebunden.

u. s.

Die Direction der N. N. Eisenbahn-Gesellschaft.

Diese Submissions-Bedingungen werden bis zum Termin in dem Betriebs-Büreau und bei den Bahnhofs-Inspectoren derjenigen Stationen, wo sich das Vorhandensein geeigneter Lieferanten oder Entrepreneure voraussetzen läßt, öffentlich zur Einsicht ausgelegt, und im Termin vor Annahme von Geboten vorgelesen. Es ist indeß sehr zu empfehlen, dieselben vor der Zeichnung im Concept dem Syndicus der Verwaltung zur Prüfung vorzulegen, ob noch etwas in jure dagegen einzuwenden ist.

Auf Grund dieser Bedingungen findet alsdann die Verhandlung des Termins etwa in folgender Weise statt:

Verhandelt N. N. den ..... ten .... 18....

Zur Verwendung beim Betriebe der N. N. Eisenbahn soll die Lieferung von circa

.... Ctr. Palmöl,
.... „ rohes Rüböl,
.... „ raffinirtes Rüböl,

an den Mindestfordernden ausgegeben werden.

Es waren zu diesem Zweck:

der Herr A., N.-Straße Nr. ...
„ „ B., O.-Straße „ ...
„ „ C., P.-Straße „ ...

auf ergangene öffentliche Bekanntmachung heute persönlich erschienen und legten Proben von den zu liefernden Materialien vor.

Der Submission liegen die diesfälligen Bedingungen vom ....ten d. M. zum Grunde.

Nachdem den Anwesenden die Bedingungen vorgelesen und dieselben sich damit einverstanden erklärt hatten, wurde mit der Submission in der Weise vorgegangen, daß zuerst:

.... Ctr. Palmöl,

ausgeboten wurden.

Die von Herrn A. vorgelegte Probe wurde als gut und zweckentsprechend erkannt und daher gewählt.

Herr A. forderte dafür pro Ctr. .... X Rthlr.
" B. " " " " .... Z "

Herr C. machte kein Gebot und da auch Herr A. von seiner Forderung abstand, so blieb Herr B. mit

............(in Buchstaben)............ Rthlr.

Mindestfordernder.

Von dem rohen Rüböl wurde gleichfalls eine Probe des Herrn A. gewählt, und dafür gefordert:

von Herrn A. pro Ctr. ... Z Rthlr.
" " C. " " ... Y "
" " B. " " ... X "
" " A. " " ... W "
" " C. " " ... V "

Da die Herren A. und B. von weiteren Forderungen abstanden, so blieb Herr C. mit

............(in Buchstaben)............ Rthlr.

Mindestfordernder.

Von dem raffinirten Rüböl wurde eine Probe des Herrn C. gewählt und forderte dafür Herr C. pro Ctr. X Rthlr. Herr A. und B. machte darauf keine Offerte und blieb daher Herr C. mit

............(in Buchstaben)............ Rthlr.

Mindestfordernder.

V. g. r.

(Unterschriften der Submittenten.)

a. u. s.

N. N. O. O.

Betriebs-Inspector. Materialien-Inspector.

Diese Verhandlung wird der Direction vorgelegt, worauf von derselben der Zuschlag erfolgt.

Der Materialien-Inspector expedirt alsdann die mit dem Lieferanten abzuschließenden Contracte, welche in dem Concept

wie in den Reinschriften von dem Vorsitzenden und in Letzteren auch von den Lieferanten gezeichnet werden.

N. N., den ..... ten .... 18 .....

Contract

zwischen der Direction der N. N. Eisenbahn-Gesellschaft und dem Kaufmann B. über Lieferungen für die genannte Eisenbahn.

Auf Grund der Submissions-Verhandlung vom ..... ten d. M. und der Bedingungen vom ..... ten .... 18 ..... ist zwischen der Direction der N. N. Eisenbahn-Gesellschaft einer Seits, und
dem Kaufmann Hrn. B., Ostraße No. ..... anderer Seits folgender Contract verabredet und geschlossen worden.

§. 1. Herr Kaufmann B. übernimmt für die N. N. Eisenbahn:

. . . . . *Ctr.* geschrieben 2c. Palmöl

genau nach der, der Submission zum Grunde gelegenen, im Büreau des Materialien-Inspectors deponirten Probe zu liefern.

§. 2. Die Lieferung erfolgt binnen längstens vierzehn Tagen nach geschehener Vollziehung dieses Contracts Seitens des Herrn B. an die Verwaltung der N. N. Eisenbahn und wird durch einen Seitens der Letztern zu bestellenden Commissarius abgenommen.

§. 3. Das Palmöl wird, sofern sich bei der Abnahme ergiebt, daß die Lieferung nicht streng nach der Probe erfolgt ist, sofort zurückgegeben und wird in diesem Falle als nicht geliefert betrachtet.

§. 4. Sollten Streitigkeiten darüber entstehen, ob die Lieferung probemäßig erfolgt ist oder nicht, so entscheidet ein Schiedsgericht, welches unter dem Vorsitz eines, Seitens der Verwaltung zu erwählenden Sachverständigen, aus dem, mit der Abnahme beauftragten Commissarius einer Seits, und aus einem von dem Herrn B. zu erwählenden Sachverständigen anderer Seits gebildet wird. Dem Ausspruch dieses Schiedsgerichts unterwerfen sich beide Theile unbedingt und ist namentlich ein weiteres Verfahren dagegen im Wege des Processes in keinem Falle zulässig.

§. 5. Sobald die Lieferung vollständig und probemässig ausgeführt, dies durch ein Attest des Materialien-Inspectors nachgewiesen und die Cassen-Ordre für die Haupt-Casse ertheilt ist, erhält Herr B. aus der Letztern eine Entschädigung, und zwar für

. . . . . Ctr. Palmöl à x Thlr. = z Thlr.
buchstäblich . . . . Thaler.

§. 6. Hält Herr B. die im §. 2. stipulirte Lieferungsfrist nicht prompt inne, so verfällt er in eine Conventionalstrafe von 5 % der im §. 5. festgesetzten Summe und ist die Verwaltung in diesem Falle außerdem berechtigt, die nicht rechtzeitig erfolgte Lieferung für Rechnung des Herrn B. auf dem bereitesten Wege anderweitig zu beschaffen.

§. 7. Für die prompte Erfüllung der Contracts-Bedingungen und insbesondere der im §. 6. stipulirten Conventionalstrafe haftet Herr B. mit seinem be- und unbeweglichen Vermögen.

§. 8. Wird die im §. 1. festgesetzte Quantität nicht vollständig gebraucht, so ermäßigt sich auch die im §. 5. ausbedungene Entschädignng nach Verhältniß der wirklich gelieferten Centnerzahl. Wird dagegen eine größere Quantität erforderlich, so ist Herr B. zur Lieferung derselben innerhalb vierzehn Tagen nach der Bestellung unter den Bedingungen dieses Contracts verpflichtet.

§. 9. Contracts- und Stempelkosten trägt Herr B.

§. 10. Beide Theile entsagen allen Einwendungen gegen diesen Contract, sie mögen Namen haben, wie sie wollen, und haben denselben zum Zeichen desselben in doppelter Ausfertigung vollzogen.

(L. S.)

B.	Direction der N. N. Eisenbahn-Gesellschaft.
Kaufmann.	N. N.

Nachdem beide Exemplare gezeichnet sind, wird das eine dem Mit-Contrahenten mittelst Insinuations-Documents (welches in den Acten nicht fehlen darf) übersandt.

Sobald, theils durch vorangegangene Submission, theils durch Einreichung von Proben und Preis-Couranten die Lieferanten für den Jahresbedarf festgestellt sind, fertigt der Materialien-Inspector ein Verzeichniß der Lieferanten sowohl zu seinem Gebrauch, als zur Einreichung an die Direction.

Lieferungen für die N. N. Eisenbahn pro 18 ....

Name der Lieferanten.	Datum des Contracts.	Der Lieferung Bezeichnung.	Preis. Thl.	Sg.	Pf.

Zum Lagern der Materialien müssen dem Materialien-Inspector geeignete Räumlichkeiten überwiesen werden.

Dieselben müssen eine specielle Beaufsichtigung der Materialien erlauben, sie dürfen nicht feucht sein, müssen den Zugang der Luft gestatten und gegen Diebstahl hinreichend gesichert sein. Zu mehreren bedeutenden Raum erfordernden Materialien, als Oel, Fetten und sonstigen Flüssigkeiten wird sich der Raum unterhalb der Perrons oft vortheilhaft verwenden lassen. Je nach der Art der Materialien erfordern dieselben zum Lagern entweder Stellagen, Spinden, Repositorien, Standfässer mit Deckeln oder Kisten. Fässer mit Flüssigkeiten müssen mit Lecknäpfen versehen werden.

Die Lieferungen derjenigen Materialien, welche dem Mindestfordernden übertragen worden, erfolgen auf Grund der Contracte. Beim freihändigen Ankauf darf indeß nur auf Bestellzettel (siehe Bahnmeisterei) geliefert werden.

Der Bestellzettel wird vom Lieferanten der Rechnung beigelegt, während der Lieferung selbst ein Lieferschein beigefügt wird.

Nachdem die gelieferten Waaren in Qualität und Quantität geprüft worden, werden dieselben in das Lagerconto vereinnahmt.

Datum der Lieferung.	Datum des Contracts oder No. des Bestellzettels.	Art des Eingangs.	Quantität.	Geldwerth.			Datum der Ausgabe.	Art der Verwendung.	Quantität.	Geldwerth.		
				Thlr.	Sg.	Pf.				Thlr.	Sg.	Pf.

In diesem Conto werden für jeden Lieferungs-Gegenstand mehrere Blätter eingerichtet und wird links vereinnahmt, bei der Ausgabe aber rechts auf den Namen des Empfängers ausgetragen.

Innerhalb der ersten vier Wochen nach erfolgter Lieferung von Waaren, muß der Lieferant seine Rechnung nebst den dazu gehörigen Bestellzetteln an den Materialien-Inspector einreichen, dieser vergleicht dieselbe mit den beiliegenden Bestellzetteln mit dem Lagerconto, sieht auf richtigen Ansatz des Preises der Einheit, und attestirt, daß die Lieferung nothwendig war, daß dieselbe richtig, in guter Beschaffenheit und preiswürdig erfolgt ist, oder daß die Lieferung probemäßig geschehen und die in dem Contracte vom ...... ten .... 18 ..... stipulirte Vergütung von .... Thlr. gezahlt werden kann.

Dieses Attest wird vom Materialien-Inspector gezeichnet, dann kommt die Rechnung in das Rechnungs-Journal und wird dem Betriebs-Dirigenten zur Anweisung vorgelegt. Nachdem diese erfolgt ist, geht die Rechnung an den Materialien-Inspector noch ein Mal zurück, welcher die Lieferung ins Materialien-Journal vereinnahmt.

(Siehe Formular O.)

Sowohl die Nummern des Rechnungs-Journals als das Folium des Materialienbuchs müssen auf der Rechnung vermerkt sein.

Dasselbe Buchungs-Verfahren findet mit denjenigen Rechnungen statt, welche über Gegenstände eingereicht werden, die von den Werkstatts- oder Stations-Vorstehern bestellt und direct bezogen sind, und werden daher mit der Bescheinigung nothwendig gewesener und richtig erfolgter Lieferung und mit den erforderlichen Inventarisations-Vermerken dem Materialien-Inspector zur weiteren Veranlassung eingereicht.

Nachdem die Rechnungen revidirt und gebucht sind, gehen dieselben mit Zahlungsordre an die Hauptcasse, welche die Zahlung bewirkt. Da sich bei der Ablieferung resp. Bezahlung verschiedener Materialien nicht ermessen läßt, für welche Betriebs-Titel der Verbrauch derselben geschehen wird, so wird dem Materialien-Depot in der Hauptcasse ein Conto eröffnet, in welches dasselbe für alle eingehenden Materialien-Rechnungen belastet wird, bis am Jahresschluß der Materialien-Inspector einen Abschluß, der die Verwendung der Materialien nach Titeln geordnet nachweist, einreicht. Auf Grund dieses Abschlusses werden die betreffenden Titel in Höhe des auf dieselben fallenden Betrages be- und das Conto der Materialien-Verwaltung entlastet.

Die Werkstatts- und Stations-Vorstände haben kleinere Materialien-Niederlagen und beziehen diejenigen Artikel, welche dieselben theils zur eigenen Verwendung, theils zur Weiterabgabe gebrauchen von dem Materialien-Inspector. Zu diesem Behufe haben dieselben dem Letztern allmonatlich einen Bedarfzettel einzureichen wonach derselbe, die bestellten Artikel mittelst Frachtbrief übersendet. Im Lagerbuch werden hierbei gleich die zu versendenden Materialien auf die Namen der Empfänger verausgabt. Zur Belastung eines jeden Materialien-Empfängers ist für jeden derselben ein Empfangs-Bescheinigungsbuch vorhanden, welches gleichzeitig mit dem Waarentransport an den Empfänger geht, welcher darin durch Namensunterschrift den Empfang der Materialien anerkennt und dasselbe mit der leeren Fastage zurückschickt, nachdem er selbst den Empfang in sein eigenes Materialien-Journal eingetragen hat.

Empfangs-Bescheinigungsbuch.

Laufende No.	Datum.	Quantität.	Gegenstand.	Betrag. der Einheit. Thl. Sg. Pf.			Betrag. im Ganzen. Thl. Sg. Pf.			Quittung durch Namensunterschrift.

Am Monatsschluß werden von den Verwaltern der Unter-Depots Materialien-Rapporte (siehe Bahnhofs-Inspector) eingereicht, welche von dem Materialien-Verwalter mit den Empfangsbescheinigungsbüchern zu vergleichen und hiernach in calculo festzustellen sind, alsdann werden dieselben zusammengeheftet und dem Betriebs-Inspector zur Revision eingereicht.

Es ist bei der Revision der Rapporte gleichzeitig zu ermitteln, in wie weit für jeden Titel die im Etat ausgeworfenen Summen eingehalten werden.

So lange man bestimmte Summen für den Material-Verbrauch, wegen mangelnder Erfahrungen in den Etat nicht aufnehmen kann, wird man wohl thun pro Quartal oder Semester eine Fractionsrechnung aufzustellen, man wird dadurch

nicht blos einen möglichst geringen Verbrauch erzielen, sondern auch denselben für die folgenden Jahre genau bestimmen können. Ist beispielsweise für Besen zur Reinigung der Bahnhöfe eine bestimmte Summe nicht ausgeworfen, so setzt man für einen gewissen Zeitraum zum Verhältniß der Größe der Bahnhöfe bestimmte Zahlen als Normalbestände an, dividirt dann in den Gesammtverbrauch mit der Wochenzahl und findet somit den durchschnittlichen Verbrauch pro Woche, um den nun in Procenten ausdrücken zu können setzt man an: n : 100 = d : x, es ist n gleich dem Normalbestande und d gleich dem Durchschnittsverbrauch pro Woche x aber giebt den wöchentlichen Verbrauch in Procenten an.

Denken wir uns nun vier Stationen A. B. C. D. deren Größe so verschieden ist, daß wenn A. 120 Stück Besen verbraucht, B. in demselben Zeitraum 90 St., C. 70 und D. 50 wird verbrauchen müssen, nun haben aber im Laufe eines Semesters verbraucht: A. 195 St., B. 182 St., C. 178 St. und D. 90 St., deshalb legt man in folgender Art eine Berechnung an:

Zusammenstellung

des Verbrauchs an Besen der einzelnen Stationen der N. N. Eisenbahn pro 1. April bis 1. October 18.........

Station.	Normal-Bestand. Stück.	Gesammt-Verbrauch pro 1. April bis 1. Oct. Stück.	Durchschnittlich pro Woche. Stück.	mithin %
A.	120	195	7,2	60,0
B.	90	182	6,7	74,4
C.	70	178	6,6	94,3
D.	50	90	3,7	74
	330	645	24,4	73,6

Aus der vorstehenden Fractions-Rechnung geht hervor, daß die Station A. nur 60 pCt. verbraucht hat, während B. und D. 14 pCt. und C. sogar 34 pCt. mehr als A. verbraucht haben. Da dieser Verbrauch so unverhältnißmäßig ist, so muß untersucht werden, ob entweder die Normalzahlen von B. C. und D. zu niedrig angenommen, oder ob wirklich eine so enorme

Jahres-Abschluß.

Laufende Nummer.	Titel und Abtheilungen des Etats.	Anzahl.	Gegenstand.	Preis der Einheit.	Betrag		Der Etat pro 18 .... setzt aus.	Es ist daher gegen den Etat verbraucht		Bemerkungen.
					im Einzelnen.	im Ganzen.		mehr.	weniger.	
				Thl. Sg. Pf.	Thl. Sg. Pf.	Thl. Sg. Pf.	Thl. Sg. Pf.	Thl. Sg. Pf.	Thl. Sg. Pf.	

Verschwendung Seitens der drei letzten Stationen stattgefunden hat. Die in dem letztern Falle zu ziehenden Monita mit Androhung von Ordnungsstrafen für den Wiederholungsfall werden dann ein so richtiges Verhältniß herbeiführen, daß das für ein Jahr erforderliche Quantum sehr wohl voraus bestimmt werden kann.

Nach den Büchern und nach den Rapporten wird jährlich ein Nachweis des Verbrauchs der Materialien nach den Titeln des Etats geordnet gefertigt, und dem Betriebs-Dirigenten zur weiteren Veranlassung überreicht.

Rücksichtlich der Verwaltung des Uniform-Depots geht dem Materialien-Inspector zunächst ein Verzeichniß derjenigen Beamten zu, welche Uniformen erhalten, welches gleichzeitig die Tragezeit enthält und wird hiernach von demselben der Kosten-Anschlag gefertigt.

A.

Kosten-Anschlag der Bekleidung der N. N. Eisenbahn-Gesellschaft.

Tit.	Pos.	Gegenstand.	Summa specialis. Thl.	Sg.	Pf.	Summa totalis. Thl.	Sg.	Pf.
		a. Waffenrock für Zugführer und Bahnmeister.						
I.	1.	3 Elle blaues Tuch à .. Thlr. .. Sg. ... Pf.						
	2.	2 Elle Cattun à ... Sg. ... Pf.						
	3.	3 Elle schwarz engl. Leder à ... Sg.						
	4.	$\frac{3}{32}$ Elle rothes Tuch à .. Thl. .. Sg. ... Pf.						
	5.	$\frac{1}{4}$ Elle blauer Sammtmanchester à .. Sg.						
	6.	16 Stück neusilberne gepreßte Knöpfe à Dtz. ... Sg.						
	7.	$\frac{7}{8}$ Elle Silbertresse à ... Sg.						
	8.	1 Tafel Watte à ... Sg.						
	9.	2 Paar Hacken und Oesen à ... Pf.						
	10.	Arbeitslohn						
		Latus						

Tit.	Pos.	Gegenstand.	Summa specialis. Thl. Sg. Pf.	Summa totalis. Thl. Sg. Pf.
		b. Tuchhosen für Zugführer und Packmeister.		
	1.	$1\frac{15}{16}$ Elle graues Tuch à ... Thl. ... Sg. ... Pf.		
	2.	$1\frac{1}{4}$ Elle Cattun à ... Sg.		
	3.	$\frac{1}{16}$ Elle rothes Tuch à .. Thl. .. Sg. ... Pf.		
	4.	1 Dtz. bleierne Knöpfe à Dtz. ... Pf.		
	5.	Arbeitslohn.		
		c. Mützen für dieselben.		
	1.	$\frac{1}{4}$ Elle blaues Tuch à .. Thl. .. Sg. ... Pf.		
	2.	$\frac{1}{32}$ Elle rothes Tuch à .. Thl. .. Sg.		
	3.	$\frac{1}{3}$ Elle graue Leinwand à ... Sg.		
	4.	1 Lederschirm à ... Sg.		
	5.	1 Cocarde à ... Sg.		
	6.	Arbeitslohn.		
		d. Pelz für dieselben.		
		u. s. w.		
		Summa des Tit. I.		
II.		u. s. w.		

B.

Kosten-Anschlag der Bekleidungs-Gegenstände für die Beamten der N. N. Eisenbahn-Gesellschaft.

Tit.	Pos.	Stückzahl.	Gegenstand.	Preis pro Stck. Thl. Sg. Pf.	Summa specialis. Thl. Sg. Pf.	Summa totalis. Thl. Sg. Pf.
I.			a. Waffenröcke für 6 Zugführer und 15 Bahnmeister.			
			$3 \times 21 =$			
	1.	63	Ellen blaues Tuch.			
			$2 \times 21 =$			
	2	42	Ellen blauen Cattun.			
			$3 \times 21 =$			
	3.	63	Ellen schwarzes engl. Leder.			
			$\frac{3}{32} \times 21 =$			
	4.	$1\frac{31}{32}$	Ellen rothes Tuch.			
			$\frac{1}{4} \times 21 =$			
	5.	$5\frac{1}{4}$	Ellen blauen Sammtmanchester.			
			$1\frac{1}{3} \times 21 =$			
	6.	28	Dtzd. neusilberne gepreßte Knöpfe.			
			$\frac{7}{8} \times 21 =$			
	7.	$18\frac{3}{8}$	Ellen Silbertresse.			
			$1 \times 21 =$			
	8.	21	Tafeln Watte.			
			2×21 Paar			
	9.	$1\frac{5}{8}$	Loth Haken und Oesen.			
	10.	21	Macherlöhne.			
			b. Tuchhosen für 6 Zugführer und 15 Bahnmeister.			
			$1\frac{15}{16} \times 21 =$			
	1.	$40\frac{11}{16}$	Ellen graues Tuch.			
			$1\frac{1}{4} \times 21 =$			
	2.	$26\frac{1}{4}$	Ellen Cattun.			
			$\frac{1}{16} \times 21 =$			
	3.	$1\frac{5}{16}$	Ellen rothes Tuch.			
			Latus			

Tit.	Pos.	Stückzahl.	Gegenstand.	Preis pro Stck.	Summa specialis.	Summa totalis.
				Thl.Sg.Pf.	Thl.Sg.Pf.	Thl.Sg.Pf.
			Transport			
			1 × 21 =			
	4.	21	Dtz. bleierne Knöpfe.			
	5.	21	Arbeitslöhne.			
			u. s. w.			
			Summa des Titel I.			
II.			u. s. w.			
			Summa totalis:			
			buchstäblich p. p.			

N. N., den ...... ten 18

Der Materialienverwalter.

Diesen Anschlägen legt der Materialien-Inspector gleichzeitig die Submissionsbedingungen bei, und veranlaßt die Ausschreibung des Termins nach Genehmigung Seitens der Direction, schließt auch nach geschehener Submission mit den von der Direction bestimmten Lieferanten und Entrepreneurs nomine der Direction die Contracte.

Es ist in Betreff der Lieferungen des Materials darauf zu achten, daß nur ganz gute Waare bei Anfertigung der Uniformen verwendet werde und müssen die Tuche vor der Verarbeitung gekrumpen werden.

Wegen der Anfertigung der Uniformen contrahiren viele Eisenbahn-Verwaltungen mit Schneidermeistern, während andere es vorziehen, selbst Schneiderwerkstätten zu etabliren; das Letztere dürfte indeß nur bei großen Eisenbahn-Unternehmungen zu empfehlen sein. In dem einen wie in dem andern Falle aber muß der Materialien-Verwalter das Maaßnehmen der zu bekleidenden Beamten veranlassen, Sparsamkeit beim Zuschneiden durch eine specielle Beaufsichtigung herbeiführen und nur wirklich gut sitzende Uniformstücke abnehmen.

Wie bei der Materialien-Verwaltung, so wird auch hier ein Lagerconto geführt, in welches für jeden Materialgegenstand und für jede Art Bekleidungsstück eine besondere Anzahl Seiten bestimmt werden. Jede Einnahme oder Ausgabe an Materialien oder fertigen Kleidungsstücken muß sofort eingetragen werden.

Außer dem Lagerbuch wird ein Materialien-Journal für die Einnahme derselben und ein solches für die Ausgabe derselben geführt. (Siehe Formular P.)

Dann wird noch ein Uniform-Hauptbuch geführt, in welches jedes Uniformstück sein Conto erhält.

Uniform-Hauptbuch.

Waffenröcke für Zugführer.

Laufende Nummer.	No. der Beläge.	Datum.	Namen der Verfertiger.	Anzahl.	Verarbeitetes Material.										Werth des verbrauchten Materials.	Macherlohn.	Mithin Kosten.
					blaues Tuch.	blauen Cattun.	schwarz. engl. Leder.	rothes Tuch.	Manchester.	silberne Tressen.	Watten.	Haken und Oesen.	Knöpfe große.	Knöpfe kleine.			
				Stck.	Elle.	Elle.	Elle.	Elle.	Elle.	Elle.	Tfln.	Lth.	Dtz.	Dtz.	Thl. Sg. Pf.	Thl. Sg. Pf.	Thl. Sg. Pf.

Betreffs der eingehenden Rechnungen findet dasselbe Verfahren statt, wie bei der Materialien-Verwaltung, nach ihrer Prüfung werden dieselben in ein Rechnungs-Journal eingetragen und nach ihrer Anweisung findet die Vereinnahmung in das Materialien-Einnahme-Journal statt. Die Verausgabung an die Arbeiter wird in das Materialien-Ausgabe-Journal gebucht und in das Uniform-Hauptbuch werden endlich die gefertigten Uniformstücke nach Maaßgabe des vorgezeichneten Formulars eingetragen.

Um eine Uebersicht über die Ausgabe der Uniformen und gleichzeitig eine Controlle über die Tragezeit derselben zu haben, wird jedem Beamten ein Conto eröffnet:

Zugführer N. N.

Laufende No.	Datum.	Hat erhalten für die Dauer von Jahren:								
		2	1	2	3	5				
		Rock.	Hosen.	Mütze.	Mantel.	Pelz.	u. s. w.			

Dieses Conto wird in der Weise abgetheilt daß immer die Beamten einer Klasse zusammenstehen, während die Ordnung innerhalb einer Klasse stets nach dem Alphabet hergestellt ist.

Nach diesen Büchern wird, wie bei der Materialien-Verwaltung gelehrt, jährlich ein Abschluß gefertigt, auf Grund dessen alsdann in der Hauptkasse das Conto des Uniform-Depôts entlastet und die verschiedenen Titel des Etats, welchen die Uniformsbeschaffung zur Last fällt, belastet werden.

Der Uniforms-Depôt-Verwalter empfängt die Uniformsgegenstände derjenigen Beamten zurück, welche entlassen werden, und muß in diesem Falle es möglich zu machen suchen, die

noch nicht ausgetragenen Stücke für den Nachfolger im Amte zu verwenden, so weit dies irgend thunlich ist.

In der Regel werden den Beamten die ausgetragenen Stücke belassen und sind dieselben dann nur verpflichtet, die Uniformsknöpfe zurückzugeben, wogegen diese Knöpfe auch den Beamten geliefert werden, welche statt der Uniformen, Uniformsgelder erhalten.

Druck von Brandes & Schultze in Berlin, Roßstraße 8.

noch nicht ausgetragenen Stücke für den Nachfolger im Amte zu verwenden, so weit dies irgend thunlich ist.

In der Regel werden den Beamten die ausgetragenen Stücke belassen und sind dieselben dann nur verpflichtet, die Uniformsknöpfe zurückzugeben, wogegen diese Knöpfe auch den Beamten geliefert werden, welche statt der Uniformen, Uniformsgelder erhalten.

Druck von Brandes & Schultze in Berlin, Mohrstraße 8.

No.

meister

nal-

$\frac{1}{10}$	$\frac{1}{1}$
2	
4	
8	
.	
4	

Form. **B.**

Berlin-Hambu

Im Verkehr mit:	No. der Karte.	Anzahl der Colli.	Effec Gew (Zol Ctr.
1.	**2.**	**3.**	**4.**
1. Versand nach:			
Hamburg	31	24	42
ꝛc.			
ꝛc.			
ꝛc.			
ꝛc.			
u. s. w.			
Summa			
Empfang von:			
ꝛc.			
ꝛc.			
ꝛc.			
u. s. w.			
Summa			

Form. **A.**

Berlin-Hamburger Eisenbahn. **Frachtkarte No. 31.** von **Neustadt** nach **Hamburg.**

Zug No. 151. Zugführer Pape. Packmeister Stengel. Am 1. März 1853.

Versender.	No. des Frachtbriefes.	Empfänger.	Mark.	Nummer.	Colli.	Inhalt.	Effectiv-Gewicht. (Zoll-) Ctr.	Pfd.	Gerechnet zum Tarifsatze A. für Producte. 1/1 Ctr.	1/10	B. für Normalgut. 1/1 Ctr.	1/10	C. für Eilgut 1/1 Ctr.	1/10	1/1 Ctr.	1/10	für Wagenladungen. Ctr.	Achsen	frachtfreie Transporte. 1/1 Ctr.	1/10	Fracht. Rth.	Sg.	Transit-Zölle. Rth.	Sg.	Nachnahme. Rth.	Sg.	Pf.	Provision. Rth.	Sg.	Assecuranz- Declar. Werth. Rth.	Gewicht. Pfd.	Prämie. Sg.
1.	**2.**	**3.**	**4.**	**5.**	**6.**	**7.**	**8.**		**9.**		**10.**		**11.**		**12.**		**13.**		**14.**		**15.**		**16.**		**17.**			**18.**		**19.**	**20.**	**21.**
Paulsen.	1.	Everth.	A. P.	15/28	14	Sack (1½ Wspl.) Roggen.	28	15	27	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	20	2	10	franco.			.	.	.	.	.
N. N.	2.	N. N.	△	3	1	Kiste Spiegelglas.	1	15	.	.	1	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	11	.	3	2	3	.	.	1	360	115	1
N. N.	3.	N. N.	▽	4	1	do. do.	2	31	.	.	2	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	22	.	6	7	.	.	.	2	700	231	1
N. N.	4.	N. N.	××	35/9	5	Ballen Leder.	6	73	.	.	6	8	.	.	.	.	.	.	.	.	2	1	.	18	3	.	.	.	1	.	.	.
N. N.	5.	N. N.	do.	40/2	3	do. do.	3	95	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	6	.	10	franco.			.	.	100	395	1
					24	Colli.	42	29	27	.	14	4	.	.	.	.	.	.	.	.	9	.	3	17	12	3	.	.	4	1160	741	3

8 Rthlr. 21 Sgr. Frankatur zu unseren Lasten.

(Unterschrift.)

Form. **B.**

Berlin-Hamburger Eisenbahn. **Versand- und Empfangs-Rapport** vom 1. März 1853. **Station Neustadt,** am 1. März 1853.

Fracht- und Eilgut-Verkehr.

Im Verkehr mit:	No. der Karte.	Anzahl der Colli.	Effectiv-Gewicht. (Zoll)		Gerechnete Centner zum Tarifsatze: A. für Producten.		B. für Normalgut.		C. für Eilgut.				für Wagenladungen.		Frachtfreie Transporte.		Es sind der Expedition belastet: Total-Fracht		Transit-Zölle.		Nachnahme.			Provision.		Asseсuranz-: Declar.-Werth.	Gewicht.	Prämie.		Francatur im Versande.		Entlastet werden: Versand-Nachnahme.			Jenseitige Francatur.	
			Ctr.	Pfd.	1/1 Ctr.	1/10	1/1 Ctr.	1/10	1/1 Ctr.	1/10	1/1 Ctr.	1/10	Ctr.	Achsen.	1/1 Ctr.	1/10	Rthlr.	Sg.	Rthlr.	Sg.	Rthl.	Sg.	Pf.	Rthlr.	Sg.	Rthlr.	Pfd.	Rth.	Sg.	Rthlr.	Sg.	Rthlr.	Sg.	Pf.	Rthlr.	Sg.
1.	2.	3.	4.		5.		6.		7.		8.		9.		10.		11.		12.		13.			14.		15.	16.	17.		18.		19.			20.	
1. Versand nach:																																				
Hamburg	31	24	42	29	27	.	14	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1160	741	.	.	8	21	12	3	.	.	.
2c.																																				
2c.																																				
2c.																																				
2c.																																				
u. s. w.																																				
Summa																																				
Empfang von:																																				
2c.																																				
2c.																																				
2c.																																				
u. s. w.																																				
Summa																																				

gs=

3.

Werke

To Fr Rthl
1
9

Form. D.

des .... Versand

im M

Datum.	Effectiv-Zoll-Gewicht.		Gerechnete Centner.				
			I.		II.		Fracht.
	Ctr.	Pfd.	$\frac{1}{1}$	$\frac{1}{10}$	$\frac{1}{1}$	$\frac{1}{10}$	Rthl Sg.
1.							
2.							
3.							
4							
5.							
6.							
7.							
8.							
9.							
10.							
bis							
31.							
Sa.							

Form. C.

Berlin-Hamburger Eisenbahn. **Versand- und Empfangs-Rapport** vom 1. März 1853. **Station Hamburg**, am 1. März 1853.

Fracht- und Eilgut-Verkehr.

Im Verkehr mit:	No. der Karte.	Anzahl der Colli.	Effectiv-Gewicht. (Zoll-)		Gerechnete Centner zum Tariffatze. A. für Producten.		B. für Normalgut.		C. für Eilgut.				Für Wagenladungen.		Frachtfreie Transporte.		Es sind der Expedition belastet: Total-Fracht.		Transit-Zölle.		Nachnahme.			Provision.		Assecuranz: Declar.-Werth.	Gewicht	Prämie.		Francatur im Versande.		Entlastet werden: Versand-Nachnahme.			Jenseitige Francatur.	
			Ctr.	Pfd.	1/1 Ctr.	1/10	1/1 Ctr.	1/10	1/1 Ctr.	1/10	1/1 Ctr.	1/10	Ctr.	Achsen.	1/1 Ctr.	1/10	Rthlr.	Sg.	Rthlr	Sg.	Rthlr.	Sg.	Pf.	Rthlr.	Sg.	Rthlr.	Pfd.	Rth.	Sg.	Rthlr.	Sg.	Rthlr.	Sg.	Pf.	Rthlr.	Sg.
1.	**2.**	**3.**	**4.**		**5.**		**6.**		**7.**		**8.**		**9.**		**10.**		**11.**		**12.**		**13.**			**14.**		**15.**	**16.**	**17.**		**18.**		**19.**			**20.**	
1. Versand nach:																																				
ꝛc.																																				
ꝛc.																																				
ꝛc.																																				
u. s. w.																																				
Summa																																				
Empfang von:																																				
Neustadt.	31.	24	42	29	27	.	14	4	.	.	.	.	.	.	.	.	9	.	3	17	12	3	.	.	4	1160	741	.	3	.	.	.	.	.	8	21
ꝛc.																																				
ꝛc.																																				
ꝛc.																																				
u. s. w.																																				
Summa																																				

Form. **D.**

Recapitulation

des .... **Versandes** von .... nach ....

im Monat 185

Datum.	Effectiv-Zoll-Gewicht.		Gerechnete Centner.				Belastung der Empfangs-Expedition.												Entlastung der Empfangs-Expedition. Diesseitige Francaturen.		
			I.		II.		Fracht.			Assecuranz-Prämie.			Zölle.			Nachnahme.					
	Ctr.	Pfd.	1/1	1/10	1/1	1/10	Rthl	Sg.	Pf.	Rth.	Sg.	Pf.	Rth.	Sg.	Pf.	Rthl.	Sg.	Pf.	Rthl.	Sg.	Pf.
1.																					
2.																					
3.																					
4																					
5.																					
6.																					
7.																					
8.																					
9.																					
10.																					
bis																					
31.																					
Sa.																					

Recapitulation

des .... **Empfanges** zu .... von ....

im Monat 185

Datum.	Effectiv-Zoll-Gewicht.		Gerechnete Centner.				Belastung der Empfangs-Expedition.												Entlastung der Empfangs-Expedition. Jenseitige Francaturen.		
			I.		II.		Fracht.			Assecuranz-Prämie.			Zölle.			Nachnahme.					
	Ctr.	Pfd.	1/1	1/10	1/1	1/10	Rthl.	Sg.	Pf.	Rth.	Sg.	Pf.	Rth.	Sg.	Pf.	Rthl.	Sg.	Pf.	Rthl.	Sg.	Pf.
1.																					
2.																					
3.																					
4.																					
5.																					
6.																					
7.																					
8.																					
9.																					
10.																					
bis																					
31.																					
Sa.																					

Form. **F.**

Recap[...]

des .... Versand[...]

von Station ......

Nach:	Effectiv-Zoll-Gewicht.		Gerechnete Centner.				
			I.		II.		
	Ctr.	Pfd.	1/1	1/10	1/1	1/10	Rth[...]
Hamburg							
Rostock rc.							
Summa							

Haupt-Re[...]

der Großherzogl[...]

Frachtgut-Versan[...]

Versand von:	Effectiv-Zoll-Gewicht.		Gerechnete Centner.				
			I.		II.		
	Ctr.	Pfd.	1/1	1/10	1/1	1/10	Rth[...]
Heidelberg							
Mannheim.......							
Bruchsal							
Carlsruhe							
Baden							
Kehl							
Offenburg							
Dinglingen							
Freiburg							
Haltingen							
Basel							
Total-Frachtgut .							
Dazu Eilgut ...							
Total der Großh. Badischen Bahn							

Haupt-Recapitulation

des .... **Versandes** von .... nach den N. N. Verband-Stationen

im Monat 185

Nach:	Effectiv-Zoll-Gewicht.		Gerechnete Centner. I.		Gerechnete Centner. II.		Belastung der Empfangs-Expedition. Fracht.			Assecuranz-Prämie.			Zölle.			Nachnahme.			Entlastung der Empfangs-Expedition. Diesseitige Francaturen.		
	Ctr.	Pfd.	1/1	1/10	1/1	1/10	Rthl.	Sg.	Pf.	Rthl.	Sg.	Pf.	Rthl.	Sg.	Pf.	Rthl.	Sg.	Pf.	Rthl.	Sg.	Pf.
Weimar																					
Erfurt																					
Gotha																					
Eisenach																					
Cassel																					
Marburg																					
Frankfurt, M.W.B.																					
do. M.N.B.																					
Darmstadt																					
Heidelberg, M.N.B.																					
do. Gr.Bad.B.																					
Mannheim . . .																					
Carlsruhe																					
Basel																					
u. s. w.																					
Summa																					
Hierzu die Einnahme für Eilgut																					
Total																					

Form. **E.**

Haupt-Recapitulation

des .... **Empfanges** zu .... von den N. N. Verband-Stationen

im Monat 185

Von:	Effectiv-Zoll-Gewicht.		Gerechnete Centner. I.		Gerechnete Centner. II.		Belastung der Empfangs-Expedition. Fracht.			Assecuranz-Prämie.			Zölle.			Nachnahme.			Entlastung der Empfangs-Expedition. Jenseitige Francaturen.		
	Ctr.	Pfd.	1/1	1/10	1/1	1/10	Rthl.	Sg.	Pf.	Rthl.	Sg.	Pf.	Rthl.	Sg.	Pf.	Rthl.	Sg.	Pf.	Rthl.	Sg.	Pf.
Weimar																					
Erfurt																					
Gotha																					
Eisenach																					
Cassel																					
Marburg																					
Frankfurt, M.W.B.																					
do. M.N.B.																					
Darmstadt																					
Heidelberg, M.N.B.																					
do. Gr.Bad.B.																					
Mannheim																					
Carlsruhe																					
Basel																					
u. s. w.																					
Summa																					
Hierzu Eilgut																					
Total																					

Form. **F.**

Recapitulation

des .... **Versandes** im Monat 185
von Station ....

Nach:	Effectiv-Zoll-Gewicht.		Gerechnete Centner.				Belastung der Empfangs-Expedition.												Entlastung der Empfangs-Expedition.		
			I.		II.		Fracht.			Assecuranz-Prämie.			Zölle.			Nachnahme.			Diesseitige Francaturen.		
	Ctr.	Pfd.	1/1	1/10	1/1	1/10	Rthl.	Sg.	Pf.	Rthl.	Sg.	Pf.	Rthl.	Sg.	Pf.	Rthl.	Sg.	Pf.	Rthl.	Sg.	Pf.
Hamburg																					
Rostock rc.																					
Summa																					

Haupt-Recapitulation

der Großherzoglich-Badischen Bahn.

Frachtgut-Versand pro Monat 185

Versand von:	Effectiv-Zoll-Gewicht.		Gerechnete Centner.				Belastung der Empfangs-Expedition.												Entlastung der Empfangs-Expedition.		
			I.		II.		Fracht.			Assecuranz-Prämie.			Zölle.			Nachnahme.			Diesseitige Francaturen.		
	Ctr.	Pfd.	1/1	1/10	1/1	1/10	Rthl.	Sg.	Pf.	Rthl.	Sg.	Pf.	Rthl.	Sg.	Pf.	Rthl.	Sg.	Pf.	Rthl.	Sg.	Pf.
Heidelberg																					
Mannheim........																					
Bruchsal																					
Carlsruhe																					
Baden																					
Kehl																					
Offenburg																					
Dinglingen																					
Freiburg																					
Haltingen																					
Basel																					
Total-Frachtgut .																					
Dazu Eilgut . . .																					
Total der Großh. Badischen Bahn																					

Recapitulation

des .... **Empfanges** im Monat 185
Station ....

Von:	Effectiv-Zoll-Gewicht.		Gerechnete Zentner.				Belastung der Empfangs-Expedition.												Entlastung der Empfangs-Expedition.		
			I.		II.		Fracht.			Assecuranz-Prämie.			Zölle.			Nachnahme.			Jenseitige Francaturen.		
	Ctr.	Pfd.	1/1	1/10	1/1	1/10	Rthl.	Sg.	Pf.	Rthl.	Sg.	Pf.	Rthl.	Sg.	Pf.	Rthl.	Sg.	Pf.	Rthl.	Sg.	Pf.
Hamburg																					
Rostock rc.																					
Summa																					

Haupt-Recapitulation

der Großherzoglich-Badischen Bahn.

Frachtgut-Empfang pro Monat 185

Empfang auf Station:	Effectiv-Zoll-Gewicht.		Gerechnete Centner.				Belastung der Empfangs-Expedition.												Entlastung der Empfangs-Expedition.		
			I.		II.		Fracht.			Assecuranz-Prämie.			Zölle.			Nachnahme.			Jenseitige Francaturen.		
	Ctr.	Pfd.	1/1	1/10	1/1	1/10	Rthl.	Sg.	Pf.	Rthl.	Sg.	Pf.	Rthl.	Sg.	Pf.	Rthl.	Sg.	Pf.	Rthl.	Sgr.	Pf.
Heidelberg																					
Mannheim......																					
Bruchsal																					
Carlsruhe.......																					
Baden..........																					
Kehl..........																					
Offenburg																					
Dinglingen......																					
Freiburg																					
Haltingen																					
Basel																					
Total-Frachtgut																					
Dazu Eilgut . . .																					
Total der Großh. Badischen Bahn																					

Form. G.

N. N. Eisenbahn-Verband.

Zusammenstellung der transportirten Fracht- und Eilgüter und Nachweis: welche Bahnen sie passirten. 18

Es sind befördert worden:

Position	Von und nach Station.	im Versande I. Kl. 1/1	1/10	II. Kl. 1/1	1/10	Eilgut. 1/1	1/10	im Empfange I. Kl. 1/1	1/10	II. Kl. 1/1	1/10	Eilgut. 1/1	1/10	Zusammen I. Klasse 1/1	1/10	à	II. Klasse 1/1	1/10	à	Eilgut 1/1	1/10	à
	I. Station Hamburg.																					
1.	Weimar	18	8	109	6	.	.	222	7	28	4	5	1	241	5	253	138	.	241,5	5	1	581,0
2.	Erfurt	875	3	38	6	1	7	228	7	6	3	14	1	1104	.	266,75	44	9	252,5	15	8	608,5
3.	Gotha	145	3	7	1	.	5	489	6	62	1	32	.	634	9	285,5	69	2	267,5	32	5	646,0
4.	Eisenach	52	.	15	.	.	9	131	1	.	.	23	.	183	1	305,5	15	.	283,5	23	9	686,0
5.	Bebra	.	.	.	.	.	.	9	2	.	.	1	2	9	2	336,75	.	.	380,5	1	2	748,5
6.	Guntershausen																					
7.	do. Uebergang	.	.	.	.	.	.	9	4	.	.	.	.	9	4	360,75	.	.	326,5	.	.	.
8.	Cassel	14	9	10	2	.	.	24	6	.	.	2	2	39	5	376,75	10	2	370,50	2	2	828,5
9.	Marburg	4	.	.	.	.	.	1	4	.	.	.	.	5	4	422,0	.	.	375,5	.	.	.
10.	Gießen	.	.	.	.	.	.	5	7	.	.	.	8	5	7	442,0	.	.	391,5	.	8	983,75
11.	Frankfurt M. W.	92	7	2	7	2	5	482	7	2	2	38	7	575	4	486,275	4	9	427,0	41	2	1053,75
12.	do. M. N.																			.	.	.
13.	Darmstadt	25	1	.	.	.	.	85	4	21	3	7	2	110	5	508,5	21	3	445,5	7	2	1094
14.	Heidelberg M. N.	3	2	.	.	2	2	10	8	.	.	.	5	14	.	549,75	.	.	478,50	2	7	1176,5
15.	do. G. B. St. B.	.	8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8	549,75	.	.	478,50	.	.	.
16.	Mannheim	20	.	.	.	2	4	38	6	.	.	5	5	58	6	549,125	.	.	478,0	7	9	1175,25
17.	Carlsruhe	2	5	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	5	587,25	.	.	508,50	.	.	.
18.	Offenburg	.	.	.	.	.	.	36	5	.	.	.	.	36	5	636,0	.	.	547,50	.	.	.
19.	Dinglingen	.	.	.	.	.	.	1	6	.	.	.	.	1	6	647,875	.	.	557	.	.	.
20.	Freiburg	.	.	.	.	.	.	2	8	.	.	.	.	2	8	677,875	.	.	581	.	.	.
21.	Basel	121	6	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	121	6	740,0	.	.	635,50	-	5	1548,0
	Summa I.	1376	2	183	2	10	7	1780	8	120	3	130	3	3157	.	.	303	5	.	141	.	
	II. Station Lübeck.																					
22.	Weimar	1	2	.	.	.	.	25	2	.	.	.	.	26	4	295	.	.	.	.	.	590
23.	Erfurt	.	7	.	.	.	.	20	3	.	.	.	5	21	.	308,75	.	.	.	.	5	617,5
24.	Gotha	.	.	.	.	.	.	83	4	.	.	.	.	83	4	327,5	.	.	.	.	.	.
25.	Eisenach	.	.	.	.	.	.	13	6	.	.	.	5	13	6	347,5	.	.	.	.	5	695,0
26.	Cassel	.	.	.	.	.	.	1	2	.	.	2	4	1	2	418,75	.	.	.	2	4	837,5
27.	Frankfurt M. W.	3	.	.	.	.	.	218	3	.	.	9	8	221	3	528,375	.	.	.	9	8	1062,75
28.	do. M. N.	.	.	.	.	.	.	1	6	.	.	.	.	1	6	530,375	.	.	.	.	.	1067,75
29.	Darmstadt	.	.	.	.	.	.	.	7	.	.	3	1	.	7	550,5	.	.	.	3	1	1103,0
30.	Heidelberg M. N.	23	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	53	4	591,75	.	.	.	.	.	1185,5
31.	do. G. B. St. B.	.	.	.	.	.	.	38	2	.	.	.	.	38	2	591,75	.	.	.	.	.	1185,5
32.	Mannheim	3	.	.	.	.	.	18	1	.	.	.	.	21	1	591,125	.	.	.	.	.	1184,25
33.	Freiburg	.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	5	719,875	.	.	.	.	.	1442,0
34.	Haltingen	6	8	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	7	8	758,0	.	.	.	.	.	1518,0
	Summa II.	68	1	.	.	.	.	422	1	.	.	16	3	490	2	.	.	.	.	16	3	.
	2c.																					

An der Fracht participiren folgende Verwaltungen mit Centnern:

Position	Von und nach Station.	Berlin-Hamburg. I. u. II. Kl. 1/1	1/10	à	Eilgut. 1/1	1/10	à	Lübeck-Büchen. I. u. II. Kl. 1/1	1/10	à	Eilgut. 1/1	1/10	à	Mecklenburgische I. u. II. Kl. 1/1	1/10	à	Eilgut. 1/1	1/10	à	Magdeburg-Wittenberg. I. u. II. Kl. 1/1	1/10	à	Eilgut. 1/1	1/10	à	Berlin-Anhaltische. I. Kl. 1/1	1/10	à	II. Kl. 1/1	1/10	à	Eilgut. 1/1	1/10	à	2c.
1.	Weimar	379	5	74,37	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	379	5	54,63													
11.	Frankfurt M. W.	3081	.	76,13	141	.	204,0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3081	.	52,87	141	.	135,0										
	Summa I.	3460	5	.	141	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3460	5	.	141	.	.										
27.	Frankfurt M. W.	490	2	63,0	16	3	141,0	490	2	39,0	16	3	72,0	.	.	.	.	.	.	490	2	66,0	16	3	135,0										
	Summa II.	490	2	.	16	3	.	490	2	.	16	3	.	.	.	.	.	.	.	490	2	.	16	3	.										

Form. **H.** a.

N. N. Eisenbahn-Verband.

Antheils-Ermittelung aus dem Frachtgut- und Eilgut-Transport

pro 185

Es sind befördert worden:

Pos.	Station.	Im Versande. I. Kl. ($\frac{1}{1}$ $\frac{1}{10}$)	Im Versande. II. Kl. ($\frac{1}{1}$ $\frac{1}{10}$)	Im Versande. Eilgut. ($\frac{1}{1}$ $\frac{1}{10}$)	Im Empfange. I. Kl. ($\frac{1}{1}$ $\frac{1}{10}$)	Im Empfange. II. Kl. ($\frac{1}{1}$ $\frac{1}{10}$)	Im Empfange. Eilgut. ($\frac{1}{1}$ $\frac{1}{10}$)	Zusammen. I. Kl. ($\frac{1}{1}$ $\frac{1}{10}$)	Zusammen. II. Kl. ($\frac{1}{1}$ $\frac{1}{10}$)	Zusammen. Eilgut. ($\frac{1}{1}$ $\frac{1}{10}$)
I.	Hamburg	1376 2	183 2	10 7	1780 8	120 3	130 3	3157 .	303 5	141 .
II.	Lübeck	68 1	.	.	422 1	. .	16 3	490 2	.	16 3
III.	Wismar	20 5	. .	. .	48 2	. 5	. .	68 7	. 5	. .
IV.	Rostock	16 8	. .	. 5	30 4	22 3	. .	47 2	22 3	. 5
V.	Berlin	13635 2	3055 5	275 4	9498 1	2024 9	361 5	23133 3	{ 5080 4	636 9
			184 2	Eisen		289 3	Eisen		{ 473 5	Eisen
VI.	Jüterbogk	12 5	. .	1 .	28 .	2 1	. .	40 5	{ 2 1	1 .
						13 8	Eisen		{ 13 8	Eisen
VII.	Wittenberg	5 .	. .	. .	128 1	28 4	1 2	133 1	{ 28 4	1 2
						5 7	Eisen		{ 5 7	Eisen
VIII.	Dessau	8 1	. .	2 1	85 7	144 5	10 8	93 8	{ 144 5	12 9
						15 7	Eisen		{ 15 7	Eisen
IX.	Dresden	4083 3	136 7	67 .	3394 1	5851 9	133 9	7477 4	{ 5988 6	200 9
						290 3	Eisen		{ 290 3	Eisen
X.	Riesa	83 1	1 4	10 7	498 7	206 7	10 4	581 8	{ 208 1	21 1
						216 2	Eisen		{ 216 2	Eisen
XI.	Magdeburg	3309 6	{ 46 4	17 3	1620 3	513 8	164 5	4929 9	{ 560 2	181 8
			{ 1 8			580 5	Eisen		{ 582 3	Eisen
XII.	Leipzig	4374 8	{ 130 5	316 1	4496 5	3284 6	}	249 1	8871 4	{ 3415 1	565 2
			{ 10 1			637 3	}		{ 667 4	Eisen
XIII.	Halle	491 3	153 6	20 2	416 6	987 5	11 .	907 9	1141 1	31 2
XIV.	Weimar	930 4	71 8	18 2	997 9	1410 9	26 9	1928 3	1482 7	45 1
XV.	Erfurt	2490 7	2899 4	41 8	1673 3	1806 2	34 7	4164 .	4705 6	76 5
XVI.	Gotha	2163 1	630 6	49 4	1317 9	705 8	54 7	3481 .	1336 4	104 1
XVII.	Eisenach	1845 6	160 3	38 2	936 2	1029 2	29 2	2781 8	1189 5	67 4
XVIII.	Bebra	54 9	101 2	11 .	123 4	224 4	1 9	178 3	325 6	12 9
XIX.	Warburg	146 8	700 2	3 2	105 9	53 7	9 6	252 7	753 9	12 8
XX.	Carlshafen	185 7	1595 9	3 7	493 7	99 .	14 9	679 4	1694 9	18 6
XXI.	Cassel	842 .	902 3	7 2	414 7	685 8	20 .	1256 7	1588 1	27 2
XXII.	Guntershausen	7 6	. .	17 3	. .	. .	. .	7 6	. .	17 3
XXIII.	Marburg	60 2	56 8	. 6	95 1	106 2	. 5	155 3	163 .	1 1
XXIV.	Gießen	328 7	206 8	16 4	256 6	1255 8	15 3	585 3	1462 6	31 7
XXV.	Frankfurt M. W.	. .	. .	. .	312 8	250 4	30 5	312 8	250 4	30 5
	Summa	36540 2	11228 7	928 —	29175 2	22883 7	1327 2	65715 4	34112 4	2255 2
	Antheile	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .

Daran participiren folgende Bahnverwaltungen mit Centnern.

Pos.	Station.	Berlin-Hamburger Bahn. Hamburg-Wittenberge. I. u. II. Kl. ($\frac{1}{1}$ $\frac{1}{10}$ à)	Berlin-Hamburger Bahn. Hamburg-Wittenberge. Eilgut. ($\frac{1}{1}$ $\frac{1}{20}$ à)	Berlin-Hamburger Bahn. Büchen-Wittenberge. I. u. II. Kl. ($\frac{1}{1}$ $\frac{1}{10}$ à)	Berlin-Hamburger Bahn. Büchen-Wittenberge. Eilgut. ($\frac{1}{1}$ $\frac{1}{12}$ à)	Berlin-Hamburger Bahn. Hagenow-Wittenberge. I. u. II. Kl. ($\frac{1}{1}$ $\frac{1}{10}$ à)	Berlin-Hamburger Bahn. Hagenow-Wittenberge. Eilgut. ($\frac{1}{1}$ $\frac{1}{10}$ à)	Lübeck-Büchener Bahn. Lübeck-Büchen. I. u. II. Kl. ($\frac{1}{1}$ $\frac{1}{10}$ à)	Lübeck-Büchener Bahn. Lübeck-Büchen. Eilgut. ($\frac{1}{1}$ $\frac{1}{10}$ à)	Mecklenburgische Bahn. Wismar-Hagenow. I. u. II. Kl. ($\frac{2}{1}$ $\frac{1}{10}$ à)	Mecklenburgische Bahn. Wismar-Hagenow. Eilgut. ($\frac{1}{1}$ $\frac{1}{10}$ à)	Mecklenburgische Bahn. Rostock. I. u. II. Kl. ($\frac{1}{1}$ $\frac{1}{10}$ à)	2c.
I.	Hamburg	{ 379 5 74,37 { 3081 . 76,13	141 . 204										
II.	Lübeck			490 2 63	16 3 141			490 2 39	16 3 72				
III.	Wismar	. . .	. . .	. .	. .	69 2 36	. . 84	. . .	. . .	69 2 42	. . 105		
IV.	Rostock	. . .	. . .	. .	. .	69 5	. 5	. . .	. . .	. . .	. . .	69 5 66	
V.	Berlin	. . .	. . .	. .	. .	. . .	. . .	. . .	. . .				
	Summa	{ 379 5 74,37 { 3081 . 76,13	141 . .	490 2 .	16 3 .	138 7 .	. 5 .	490 2 .	16 3 .	69 2 .	. . .	69 5 .	
	Antheile	Thlr. Sgr. Pf. 78 11 11 651 16 5	Thl. Sg. Pf. 79 27 —	Thl. Sg. Pf. 85 23 7	Thl. Sg. Pf. 6 11 6	Thl. Sg. Pf. 13 26 1	Thl. Sg. Pf. — 3 6	Thl. Sg. Pf. 53 3 2	Thl. Sg. Pf. 3 7 10	Thl. Sg. Pf. 8 21 2	Thl. Sg. Pf. — — —	Thl. Sg. Pf. 12 22 3	
		916 Thlr.						56 Thlr. 11 Sgr.		21 Thlr. 3 Sgr. 5 Pf.			

Form. J.

Bahn-Verwaltungen.	Personen.		Tran… Zöl…	
1.	2.		12	
Berlin-Hamburg . . .	.	.	300	2…
Lübeck-Büchen	.	.	.	.
Mecklenburg	.	.	.	.
Magdeb.-Wittenberge	.	.	.	.
Berlin-Anhalt	.	.	.	.
Leipzig-Dresden . . .	.	.	.	.
Magdeburg-Leipzig . .	.	.	.	.
Thüringsche	.	.	.	.
Kurf. Fr.-Wilh. Nordb.	.	.	.	.
Main-Weser	.	.	.	.
Main-Neckar	.	.	.	.
Großh. Badische . . .	.	.	.	.
Total	.	.	.	

Nach der Zusammenstellung der Einnahme auf den einzelnen Stationen sind überhaupt vereinnahmt:

für Eilgut, incl. Assecuranz=Prämien . . .	4335 Thlr.	16 Sgr.	11 Pf.
für Frachtgut, incl. Assecuranz=Prämien . .	84954 =	25 =	4 =
	89290 Thlr.	12 Sgr.	3 Pf.

Nach der Antheils=Ermittelung aus dem Frachtgut= und Eilgut=Transport pro Juni cr. erhalten:

1) Berlin=Hamburger Bahn . . .	916 Thlr.	— Sgr.	— Pf.	7) Magdeburg=Leipziger Bahn . .	6114 Thlr.	18 Sgr.	5 Pf.
2) Lübeck=Büchener Bahn	56 =	11 =	— =	8) Thüringsche Bahn	25813 =	2 =	4 =
3) Mecklenburgische Bahn	21 =	1 =	11 =	9) Kurf. Friedr.=Wilh. Nordbahn .	10888 =	13 =	8 =
4) Magdeburg=Wittenbergische Bahn	684 =	16 =	2 =	10) Main=Weser Bahn	22308 =	26 =	8 =
5) Anhaltische Bahn	8810 =	3 =	1 =	11) Main=Neckar Bahn	5338 =	9 =	— =
6) Leipzig=Dresdener Bahn . . .	3272 =	2 =	11 =	12) Großherzogl. Badische Bahn .	4212 =	18 =	6 =
	13760 Thlr.	5 Sgr.	1 Pf.		74675 Thlr.	28 Sgr.	7 Pf.

88436 = 3 = 8 =

Es bleiben also an Erhebungs=Abrundungen und Assecuranz=Prämien noch zu vertheilen . . . . 854 Thlr. 8 Sgr. 7 Pf.

(darunter sind Assecuranz=Prämien enthalten: für Eilgut 16 Thlr. 23 Sgr. 9 Pf., für Frachtgut 208 Thlr. 2 Sgr. 3 Pf., zusammen 249 Thlr. 26 Sgr. und die Abrundung der Tarife und der Erhebungsbeträge würde demnach ein Object von 604 Thlr. 12 Sgr. 7 Pf. repräsentiren.)

Theilt man diese Abrundungs=Differenz und Assecuranz=Prämien nach Verhältniß der ermittelten oben bezeichneten Fracht=Antheile, so kommen davon

ad 1)	8 Thlr.	25 Sgr.	6 Pf.	ad 7)	59 Thlr.	2 Sgr.	1 Pf.	
= 2)	— =	16 =	3 =	= 8)	249 =	10 =	7 =	
= 3)	— =	6 =	1 =	= 9)	105 =	5 =	4 =	uts. . . . . 854 = 8 = 7 =
= 4)	6 =	18 =	6 =	= 10)	215 =	15 =	1 =	
= 5)	85 =	3 =	1 =	= 11)	51 =	16 =	11 =	
= 6)	31 =	18 =	4 =	= 12)	40 =	20 =	11 =	

und die Total=Einnahme würde betragen:

1) für die Berlin=Hamburger Bahn . . .	924 Thlr.	25 Sgr.	7 Pf.	7) für die Magdeburg=Leipziger Bahn . .	6173 Thlr.	20 Sgr.	6 Pf.
2) = = Lübeck=Büchener Bahn . . .	56 =	27 =	3 =	8) = = Thüringsche Bahn	26062 =	12 =	11 =
3) = = Mecklenburger Bahn	21 =	8 =	— =	9) = = Kurf. Friedr.=Wilh. Nordbahn .	10993 =	19 =	— =
4) = = Magdeburg=Wittenbergische Bahn	691 =	4 =	8 =	10) = = Main=Weser Bahn	22524 =	11 =	9 =
5) = = Berlin=Anhaltische Bahn . . .	8895 =	6 =	2 =	11) = = Main=Neckar Bahn	5389 =	25 =	11 =
6) = = Leipzig=Dresdener Bahn . . .	3303 =	21 =	2 =	12) = = Großherzogl. Badische . . .	4253 =	2 =	5 =

Total: 89290 Thlr. 12 Sgr. 3 Pf.

Form. J.

N. N. Eisenbahn-Verband.

Abschluß pro 185

Bahn-Verwaltungen.	Debent.							Credunt.							Saldo.	
	Personen.	Gepäck.	Fracht- und Eilgut incl. Prämien.	Transit-Zölle.	Nachnahmen und Steuer-Auslagen.	Versand-Francatur.	Summa.	Personen.	Gepäck.	Fracht- und Eilgut incl. Prämien.	Transit-Zölle.	Nachnahmen und Steuer-Auslagen.	Jenseitige Francatur.	Summa.	Zu fordern.	Zu zahlen.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.
Berlin-Hamburg			2212 13 6	158 11 9	785 20 5	2 18	3169 3 8			924 25 6	300 20 . 1	257 8 6	616 25 8			
			Diff. aus April		. 1 2											
Lübeck-Büchen					279 24 3					56 27 3		198 15 9	110 15 11			
Mecklenburg					94 25 1	16 29				21 8		2 11	52 28 7			
Magdeb.-Wittenberge										691 4 8		25 24 5				
Berlin-Anhalt					7505 7	3477 5				8895 6 2		9030 28 2	1681 28 4			
Leipzig-Dresden					2377 2 7	1525 29				3303 21 2		3294 9 11	1005 21 4			
Magdeburg-Leipzig					3987 20 11	441 29				6173 20 6		3139 15 9	2802 15 10			
Thüringsche					5277 12 3	1267 6 6				26062 12 11		4702 9 6	892 1 4			
Kurf. Fr.-Wilh. Nordb.					2757 22 3	737 5				10993 19		2688 15 10	353 13 10			
Main-Weser					9973 19 3	3419 5 7				22524 11 9		9771 28 3	1784 3 10			
Main-Neckar					1111 29 7	700 11 4				5389 25 11		500 11 1	302 15 10			
Großh. Badische					4924 28 7	2505 19 11				4253 9 5		5454 5 2	4491 16 10			
Total					39076 3 4	14094 8 4				89290 12 3		39076 3 4	14094 8 4			

Controlle der zu zahlenden Assecuranz-Prämien.

Form. **K.**

Datum.	Der Karte	Station:		Gewicht	Angegebener oder tarifmäßiger Werth.	Versicherungs-Prämie.	Equipagen:				Pferde.	Mastochsen.	Rindvieh.	Kälber.	Mastschweine.	Magere Schweine.	Schaafe.	Hunde.	Geflügel in Käfigen	Angegebener oder tarifmäßiger Werth.	Versicherungs-Prämie.	Bemerkungen.
		von	nach				I. Klasse.	II. Klasse.	Angegebener oder tarifmäßiger Werth.	Versicherungs-Prämie.												
	No. Pos.			Ctr. Pfd.	Thlr	Thl. Sg. Pf.	Stck.	Stck	Thlr.	Thl. Sg. Pf.	Stck.	Stck.	Stck	Stck.	Stck.	Stck.	Stck	Stck	Ctr.	Thlr.	Thl. Sg. Pf.	

Materialien-Rapport

Form. **N.**

der Station .... vom .... bis .... 18..

No. des Lager-Conto.	Nähere Bezeichnung der Materialien.	Bestand aus dem vorigen Abschluß.		Einnahme.							Ausgabe.						
				Neu beschafft oder gewonnen u. s. w.				Summa.	Geldwerth des Betrages.	Bemerkungen über den Zugang.	Quantum.	Einheitspreis im Durchschnitt.	Gesammt-Summe.	Nähere Bezeichnung über die Verwendung.	Bleibt Bestand ultimo.	Gesammt-Betrag des Bestandes.	Bemerkungen über die Ausgabe.
		Quantum.	Geldwerth.	Quantum.	No. der Rechnung.	Einheitspreis.	Gesammt-Betrag.										
			Rthl. Sg. Pf.				Rthl Sg. Pf.		Rthl. Sg. Pf.				Thl. Sg. Pf.			Thl. Sg. Pf.	
	Feines Schreibpapir.																
	Ordin. do.																
	Concept-Papier.																
	Median-Papier.																
	Packpapier.																
	Löschpapier.																
	Actendeckel.																
	Briefpapier.																
	Federposen.																
	Stahlfedern.																
	ꝛc.																

Form. **L.**

General-Rapport

über die Frequenz und Einnahmen am ...... ten 185

Von Station.	A. Personen.						B. Fracht- u. Eilgut.					C. Gepäck.					D. Equipagen.					E. Vieh.			Einnahme überhaupt.		
	I. Classe	II. Classe	III. Classe	Einnahmen.			Versand.		Francatur und Ueberweisung.			Versand.		Francatur.			I. Classe	II. Classe	Francatur.			Einnahme.					
				Rthlr.	Sg.	Pf.	Ctr.	Pfd.	Rthlr.	Sg.	Pf.	Ctr.	Pfd.	Rthlr.	Sg.	Pf.			Rthlr.	Sg.	Pf.	Rthlr.	Sg.	Pf.	Rthlr.	Sg.	Pf.
A. Im eigenen Verkehr:																											
Altenburg																											
Biendorf																											
Crimmitzschau																											
u. s. w.																											
B. Im directen Verkehr mit:																											
der N. Bahn																											
= O. = ...																											
= P. = ...																											
Summa am ..... ten 18																											

Form. **M.**

Rapport

über die Dampfwagen-Fahrten auf der N. N. Eisenbahn im Monat 18

Datum.	1. Zug.							2. Zug.							3. Zug.							4. Zug.							5. Zug.						
	Von ...... nach							Von ...... nach							Von ...... nach							Von ...... nach							Von ...... nach						
	Nr. der Fahrt.	Abgang.		Ankunft.		Dauer der Fahrt incl. Aufenthalt.		Nr. der Fahrt.	Abgang.		Ankunft.		Dauer der Fahrt incl. Aufenthalt.		Nr. der Fahrt.	Abgang.		Ankunft.		Dauer der Fahrt incl. Aufenthalt.		Nr. der Fahrt.	Abgang.		Ankunft.		Dauer der Fahrt incl. Aufenthalt.		Nr. der Fahrt.	Abgang.		Ankunft.		Dauer der Fahrt incl. Aufenthalt.	
		U.	M.	U.	M.	U.	M.		U.	M.	U.	M.	U.	M.		U.	M.	U.	M.	U.	M.		U.	M.	U.	M.	U.	M.		U.	M.	U.	M.	U.	M.
Nach dem Fahrplan:																																			
1.																																			
2.																																			
bis																																			
31.																																			

Fol.

Rechnungs-Journal.

Laufende Nummer.	Datum der Rechnung.		Ist eingegangen und präsentirt.	Name des Liquidanten.	Gegenstand.	Betrag.			Ist zur Revision vorgelegt		Ist vom Betriebs-Director zur Anweisung ausgefertigt.	Ist zur Controlle gekommen.	Ist an das Directorium abgeliefert.	Ist vom Directorium angewiesen				Des Journals No.	Titel des Etats.	Bemerkungen.
	Monat.	Tg				Thl.	Sg.	Pf.	an:	Dat.	Dat.	Dat.	Dat.	Dat.	im Betrage von Thl.	Sg.	Pf.			

Materialien-Journal.

Fol. Gegenstand ....

Einnahme.						Ausgabe.																
						Station:																
Datum.	Quantität.	Betrag.			No. des Rechnungs-Journals.	A.		B.		C.		D.		E.		F.		G. u. s. w.		Betrag.		
		Thl.	Sg.	Pf.		Dat.	Quant.	Dat.	Quant.	Dat.	Quant.	Dat.	Quant.	Dat.	Quant.	Dat.	Quant.	Dat.	Quant.	Thl.	Sg.	Pf.

Form. **P.**

Materialien=Einnahme=Journal.

Laufende Nummer.	Nummer des Belags.	Datum.	Name des Lieferanten.	Tuche:						Manchester.	Leinwand.		Cattun.		Silb. Tressen.		Watten.	Engl. Leder.	Haken und Oesen.	Mützenschirme.	Cocarden.	Sturmriemen.	Düffel.	Knöpfe:						Geld-Betrag.	Unkosten.	Geldbetrag im Ganzen.
				blau		grau		schwarz.	roth.															Uniform-		Horn-		bleierne				
				fein.	ord.	fein.	ord.																	große.	kleine.	große.	kleine.	große.	kleine.			
				Elle	Elle	Elle	Elle	Elle	Elle	Elle	Elle	Elle	Elle	Elle	Elle	Elle	Tfln.	Elle	Pfd.	Grß.	Grß	Grß.	Elle	Grß.	Grß.	Grß.	Grß.	Grß.	Grß.	Thl. Sg. Pf.	Thl. Sg. Pf.	Thl. Sg. Pf.

Materialien=Ausgabe=Journal.

Laufende Nummer.	Nummer des Belags.	Datum.	Name des Empfängers.	Tuche:						Manchester.	Leinwand.		Cattun.		Silb. Tressen.		Watten.	Engl. Leder.	Haken und Oesen.	Mützenschirme.	Cocarden.	Sturmriemen.	Düffel.	Knöpfe:					
				blau		grau		schwarz.	roth.															Uniform-		Horn-		bleierne	
				fein.	ord.	fein.	ord.																	große.	kleine.	große.	kleine.	große.	kleine.
				Elle	Elle	Elle	Elle	Elle	Elle	Elle	Elle	Elle	Elle	Elle	Elle	Elle	Tfln.	Elle	Lth.	Dtz.	Dtz.	Dtz.	Elle	Dtz.	Dtz.	Dtz.	Dtz.	Dtz.	Dtz.

Druck von Brandes u. Schultze in Berlin, Roßstraße 8.